

ENTWURF

Verkehrsentwicklungsplan mit dem Schwerpunkt Radverkehr

Gemeinde Halstenbek



Impressum

Verkehrsentwicklungsplan mit dem Schwerpunkt Radverkehr für die Gemeinde Halstenbek

- Entwurf -

Projektgesamtkoordination:
Gemeinde Halstenbek
Frau Renate Klüver

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35
Fax + 49 (0) 30 138 986 36
info@team-red.net
www.team-red.net

Projektleitung Thomas Möller

Mitwirkende Philipp Böhme
Sven Diekmannshemke
Verena Engel
Benjamin Lang
Ruben Loendersloot
Antje Merschel
Gregor Ranft
Hannes Schreier
Dr. Bodo Schwieger

Berlin, 27.10.2021

BILDNACHWEIS | Titelbild: Thomas Möller / Verena Engel; Karten: Thomas Möller, Benjamin Lang;
Fotomontagen Titel, S. 22, 23, 27, 29: Verena Engel; Fotos S. 6, 7: Thomas Möller, Fotos S. 21: Philipp Böhme

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
2.	Bestandsanalyse	6
3.	Netzentwicklung	10
3.1	Radverkehr	10
3.1.1	Velorouten und Radschnellweg	10
3.1.2	Radhaupttrouten	11
3.1.3	Radrouten	12
3.1.4	Weiteres Straßen- und Wegenetz	12
3.2	Fußverkehr	13
3.2.1	Promenade / Hauptachse	13
3.2.2	Fußweg-Haupttrouten	14
3.2.3	Fußweg-Routen	14
3.2.4	Erschließung in der Fläche und kleine Wege	14
3.3	Kfz-Verkehr	15
3.3.1	Autobahn A23	15
3.3.2	Hauptverkehrsstraßen	16
3.3.3	Erschließungsstraßen	17
3.3.4	Weiteres Straßennetz	17
3.4	ÖPNV und CarSharing	18
3.4.1	S-Bahn und Regionalbahn	18
3.4.2	Buslinien	19
3.4.3	Alternative Bedienformen	19
3.4.4	Stationäres CarSharing	19
4.	Maßnahmen zur Infrastruktur	20
4.1	Maßnahmen für den Radverkehr	20
4.1.1	Fahrradstraßen und Fahrradzonen	20
4.1.2	Separate Radwege	21
4.1.3	Gemeinsame Geh- und Radwege	22
4.1.4	Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr und Piktogrammketten	23
4.1.5	Gestaltung des Radschnellwegs Elmshorn-Hamburg	23
4.1.6	Umgestaltung von Knotenpunkten	24
4.1.7	Optimierung der Autobahnquerungen	24
4.1.8	Fahrradabstellanlagen	24
4.2	Maßnahmen für den Fußverkehr	26
4.2.1	Verbreiterung von Gehwegen	26
4.2.2	Anlage neuer Gehwege	26
4.2.3	Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche	26
4.2.4	Erneuerung Beläge	27
4.2.5	Pflege und Instandhaltung	27
4.2.6	Querungshilfen	27
4.2.7	Gestaltung von Einmündungen	28
4.2.8	Beleuchtung	28
4.3	Maßnahmen für den Kfz-Verkehr	29
4.3.1	Erneuerung und Anpassung der Fahrbahn	29
4.3.2	Umgestaltung Knotenpunkt	29
4.3.3	Neuordnung des Parkens im Straßenraum	30
4.3.4	Park & Ride und Anwohnerparken an den S-Bahnstationen	30

4.4	Maßnahmen zu ÖPNV und CarSharing	32
4.4.1	Taktverdichtung S-Bahn und Buslinien	32
4.4.2	Mobilitäts-HUB Siebentunnel: Regionalbahnhaltestelle und Radstation	32
4.4.3	Mobilitätsstationen	32
4.4.4	Aufbau CarSharing-Stationen in Wohngebieten	32
5.	Maßnahmenkatalog und Kosten	34
5.1	Radverkehr	34
5.2	Fußverkehr	36
5.3	Kfz-Verkehr	38
5.4	ÖPNV und CarSharing	39
6.	Umsetzungsstrategie	40
6.1.1	Beteiligung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	40
6.1.2	Sofortmaßnahmen und schrittweises Vorgehen	40
6.1.3	Schlüsselprojekte	41
6.1.4	Förderprogramme und Modellprojekte	42
6.1.5	Strukturen	43

1. Einleitung

Die Gemeinde Halstenbek hat insbesondere zur Förderung des Radverkehrs im Alltag und in der Freizeit einen Verkehrsentwicklungsplan mit dem Schwerpunkt Radverkehr aufstellen lassen.

Ziel dieses Verkehrsentwicklungskonzeptes ist es, eine mittelfristige Strategie für den Zielhorizont 2035 zur Steigerung der Attraktivität und Sicherheit insbesondere im Rad- und Fußverkehr mit einer zukunfts-fähigen Verkehrsgestaltung und hohen Nutzungsqualitäten zu entwickeln.

Das beauftragte Büro team red hatte eine Bestandsaufnahme und Befahrung des relevanten Straßen- und Wegenetzes durchgeführt. Die Ergebnisse waren zusammen mit Hinweisen und Vorschlägen einer ersten Beteiligung der Bevölkerung im Februar 2021 über eine Online-Plattform Grundlage für die Entwicklung verschiedener Hauptnetze für Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr sowie ÖPNV und CarSharing. Zur Realisierung dieser Netze wurden Maßnahmenvorschläge für diese Verkehrsarten erarbeitet. Die Gemeindevvertretung wurde durch Zwischenberichte im April und Mai 2021 in ihrem zuständigen Ausschuss eingebunden. Im Sommer 2021 waren die Netzentwürfe und Maßnahmenvorschläge Gegenstand einer zweiten Online-Beteiligung der Bevölkerung und einer Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Nach geringfügigen Anpassungen erfolgte eine überschlägige Kostenermittlung.

Der vorgelegte Verkehrsentwicklungsplan soll zu einer nachhaltigen Weiterentwicklung der Gemeinde Halstenbek beitragen: Die Mobilität wird für die gesamte Bevölkerung verbessert und dabei ebenso die Lebensqualität. Eine resiliente Infrastruktur optimiert die Erreichbarkeit, dient gleichzeitig dem Klimaschutz und reduziert den Flächenverbrauch. Damit orientiert sich der Verkehrsentwicklungsplan auch an den Zielen für nachhaltige Entwicklung („Sustainable Development Goals“- SDG), die von den Vereinten Nationen 2015 für den Zeitraum bis 2030 beschlossen wurden.



Abbildung 1: UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung

SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen

Luftschadstoff- und Lärmbelastung verringern

SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur

hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur

SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden

Sichere, bezahlbare und nachhaltige Mobilität

SDG 13: Weltweit Klimaschutz umsetzen

Klimaschädliche Emissionen des Verkehrs reduzieren

Durch die Schwerpunktsetzung auf den Radverkehr kann der Verkehrsentwicklungsplan diese ehrgeizigen Ziele vereinbaren und erreichen, denn Radverkehr ist neben dem Fußverkehr die nachhaltigste Verkehrsart. Mit dem Fahrrad kommt man auf vielen Strecken schnell und bequem zum Ziel. Radfahren ist gesund und verursacht weder Lärm noch Schadstoffe. Radverkehr braucht wenig Fläche und belastet die Infrastruktur kaum. Darüber hinaus macht Radfahren den meisten Menschen Spaß. Etwa 60 Prozent der Bevölkerung würde gerne mehr Rad fahren, wenn die Infrastruktur dafür sicher, komfortabel und einladend wäre.

Das Potenzial des Fahrrades wurde auch auf Bundes-, Landes- und Kreisebene erkannt. In der Radstrategie Schleswig-Holstein, die 2020 beschlossen wurde, ist als Zielmarke ein Anstieg des Radverkehrsanteils von zuletzt 13 % auf 30 % im Jahr 2030 gesetzt. Zeitgleich soll die Zahl der Unfälle um 50 % zurückgehen. Der im April 2021 veröffentlichte Nationale Radverkehrsplan 3.0 setzt ähnliche Ziele und fordert lückenlose Radverkehrsnetze. Der Kreis Pinneberg hat 2020 sein Radverkehrskonzept veröffentlicht. Auf allen drei Ebenen gibt es nun Fördermittel für die Radverkehrsförderung in den Gemeinden.

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan bietet die Grundlage, die Mobilität in Halstenbek zu verbessern und insbesondere den Radverkehr zu fördern. Die Entwicklungsziele und Umsetzungsstrategien für die einzelnen Verkehrsarten sind jeweils im Kapitel Netzentwicklung aufgeführt.

2. Bestandsanalyse

Die Bestandsaufnahme und Analyse sowie die Hinweise aus der Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner haben Handlungs- und Optimierungsbedarf für alle Verkehrsträger offengelegt.

Radverkehr

Das Radverkehrsnetz weist viele verschiedene Führungsformen auf. Bei den Radverkehrsanlagen überwiegen gemeinsame Geh- und Radwege in sehr unterschiedlicher Breite und Qualität. Der gemeinsame Geh- und Radweg an der Lübzer Straße ist sehr breit ausgebaut, weist aber Mängel im Belag auf. Viele sichtbare, getrennte Radwege entsprechen nicht den heutigen Anforderungen und sind nicht benutzungspflichtig. Zwei Fahrradstraßen sind bereits etabliert und werden viel genutzt.

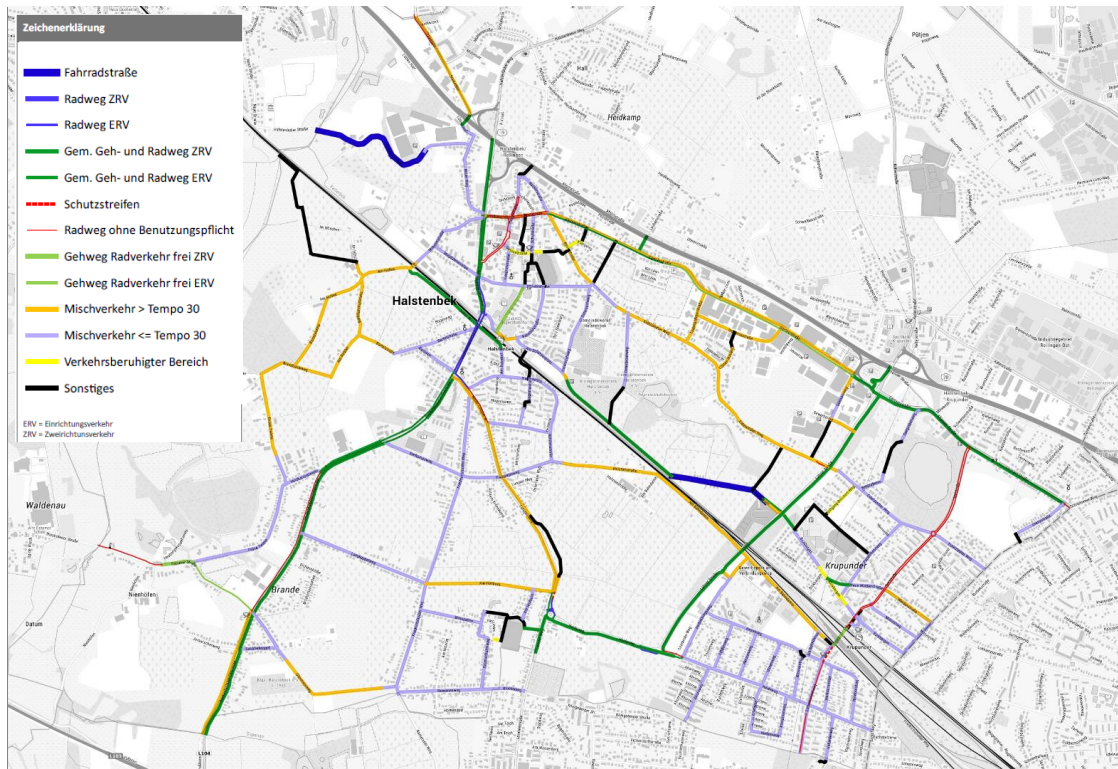


Abbildung 2: Führungsformen des Radverkehrs

In der Beteiligung wurden vor allem lokale Qualitätsmängel genannt (besondere Häufungen an der Bahnunterführung der L104 und am Bickbargen) und konkrete Wünsche hinsichtlich neuer Radwege, Fahrradstraßen und Abstellanlagen geäußert.



Abbildung 3: Mängel an der Fahrradstraße Bickbargen



Abbildung 4: Alte Radwege Poststraße mit Radfahrverbot

Fußverkehr

Das Fußverkehrsnetz weist Lücken im südlichen und westlichen Gemeindebereich und in einigen Wohnstraßen auf. Die Qualität der Gehwege ist überwiegend zufriedenstellend. In der Beteiligung wurden vor allem fehlende Querungshilfen sowie Ausbau- und Optimierungsbedarf bei den Gehwegen genannt.

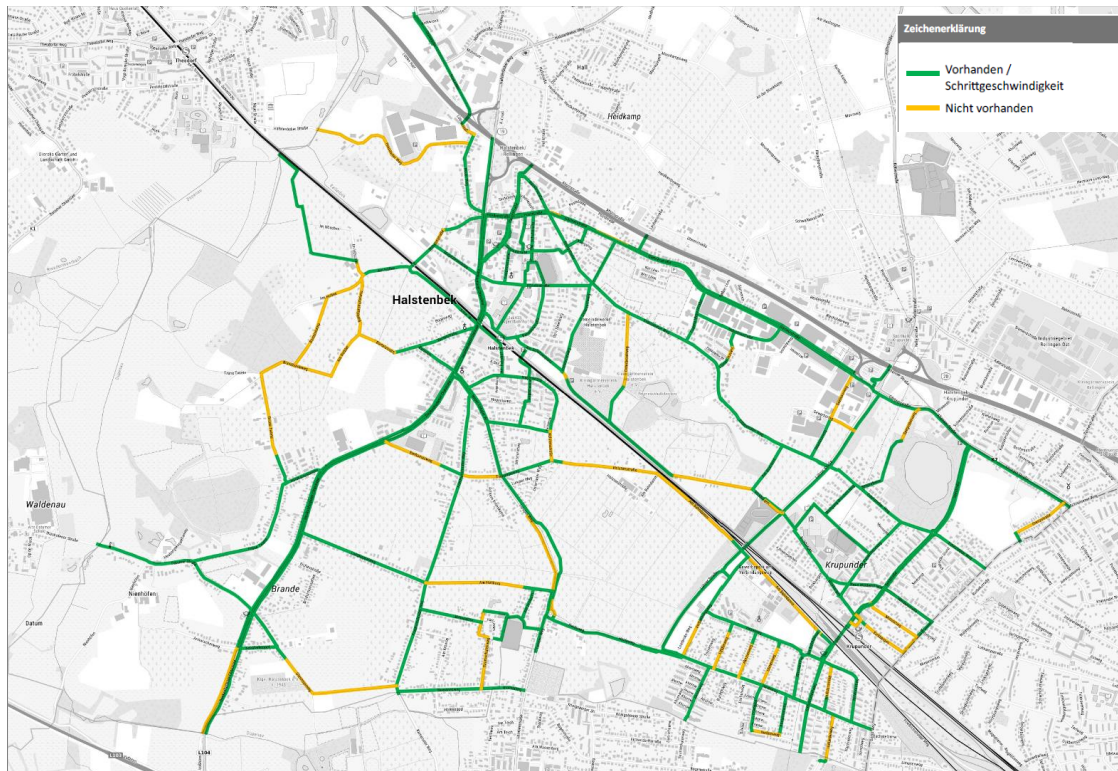


Abbildung 5: Ausstattung mit Gehwegen

Kfz-Verkehr

Beim Kfz-Verkehr deutet sich eine Überlastung in vielen Bereichen an. In der Online-Beteiligung wurden viele Knotenpunkte als problematisch benannt. Insbesondere auf der stark belasteten L104 ist ein Einbiegen aus den Seitenstraßen zeitweise schwierig.

Das Parken wurde von den Einwohnerinnen und Einwohner häufig thematisiert. Die einen beklagen zu wenige Stellplätze, die anderen zu viele parkende Fahrzeuge im Straßenraum. Das Parken auf der Fahrbahn wird mal als Behinderung und mal als willkommene Verkehrsberuhigung gesehen. Es führt in Erschließungsstraßen zu stockendem Verkehr und in schmalen Straßen dazu, dass Rettungsfahrzeuge nicht mehr durchkommen.



Abbildung 6: Hauptstraße mit Parkstreifen



Abbildung 7: Dockenhuder Chaussee mit T50-Schild innerorts

Im Straßennetz gilt fast überall entweder Tempo 50 oder Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit. Die Fahrbahnbreite ist nicht immer daran angepasst, sondern breiter. In der Beteiligung wird daher häufig eine zusätzliche Verkehrsberuhigung verlangt, weil die Tempolimits nicht eingehalten werden.

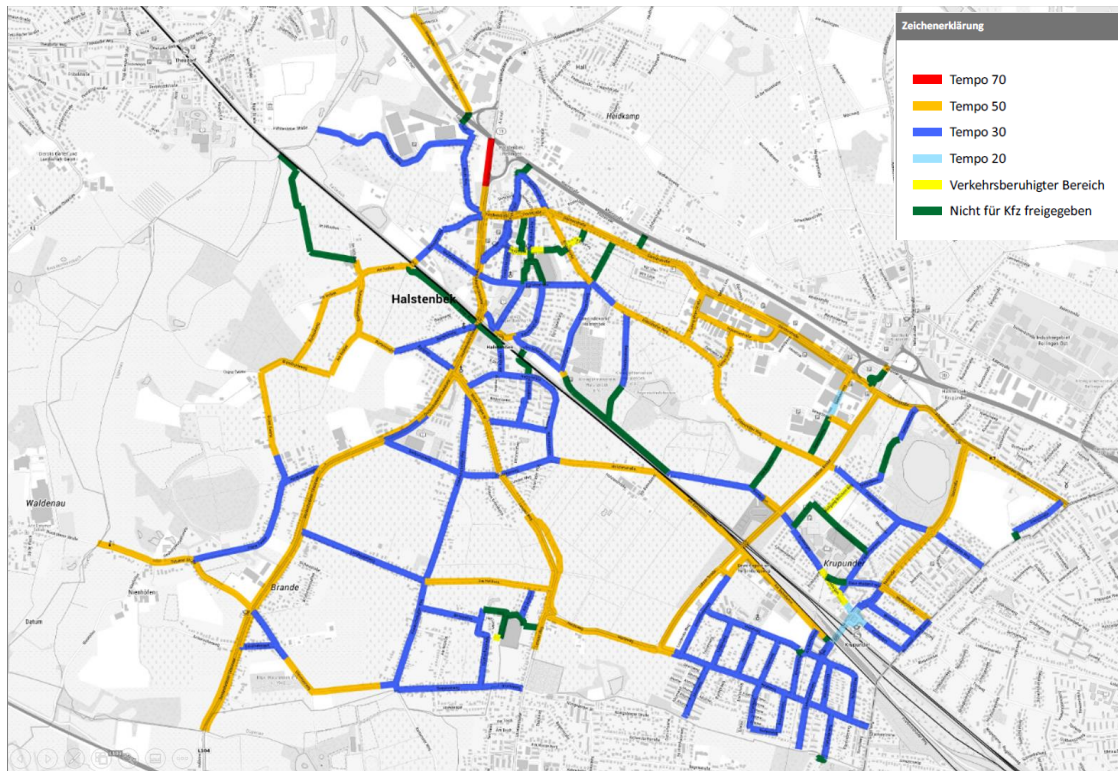


Abbildung 8: Zulässige Höchstgeschwindigkeit Kfz-Verkehr

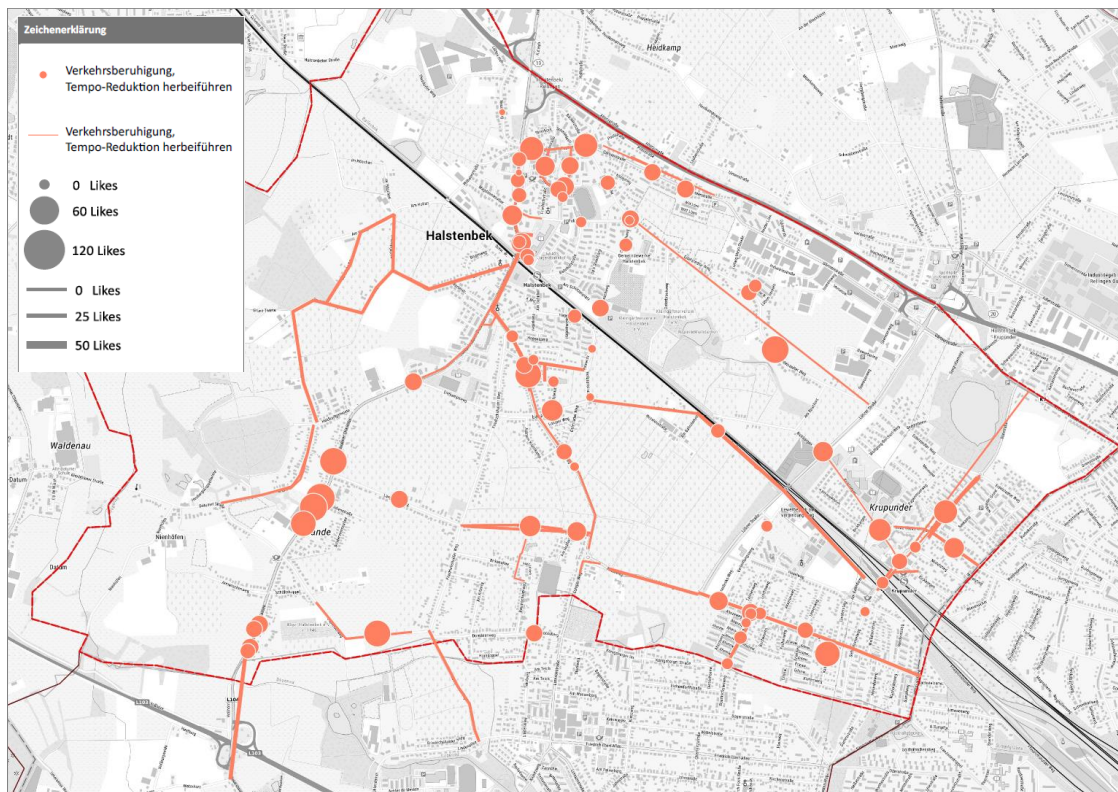


Abbildung 9: Beiträge aus der Online-Beteiligung mit Wunsch nach Verkehrsberuhigung bzw. Geschwindigkeitsdämpfung

Öffentlicher Verkehr

Die S-Bahnlinie von Pinneberg nach Hamburg ist das wichtigste Element im ÖPNV für Halstenbek. Viele Einwohnerinnen und Einwohner wünschen sich eine Taktverdichtung insbesondere am Abend und am Wochenende. In der Online-Beteiligung kamen außerdem einzelne Vorschläge für eine bessere Busanbindung.

3. Netzentwicklung

3.1 Radverkehr

Die übergeordneten Ziele dieses Verkehrsentwicklungsplanes erfordern eine deutliche Stärkung des Radverkehrs in Halstenbek. Für den Radverkehr und das Radverkehrsnetz wurden daher folgende Entwicklungsziele formuliert:

- Alle können ihre Ziele sicher und komfortabel erreichen.
- Alle fühlen sich sicher und fahren gerne Fahrrad.
- Auf dem Radnetz ist ein zügiges Vorankommen möglich.

Um dies zu erreichen, definiert der Verkehrsentwicklungsplan ein Hauptnetz Radverkehr, das besonders gut ausgestattet wird. Die Netzelemente sind in der Karte zum Hauptnetz Radverkehr als Zielnetz dargestellt und sollen entsprechend ihrer Bestimmung optimiert werden:

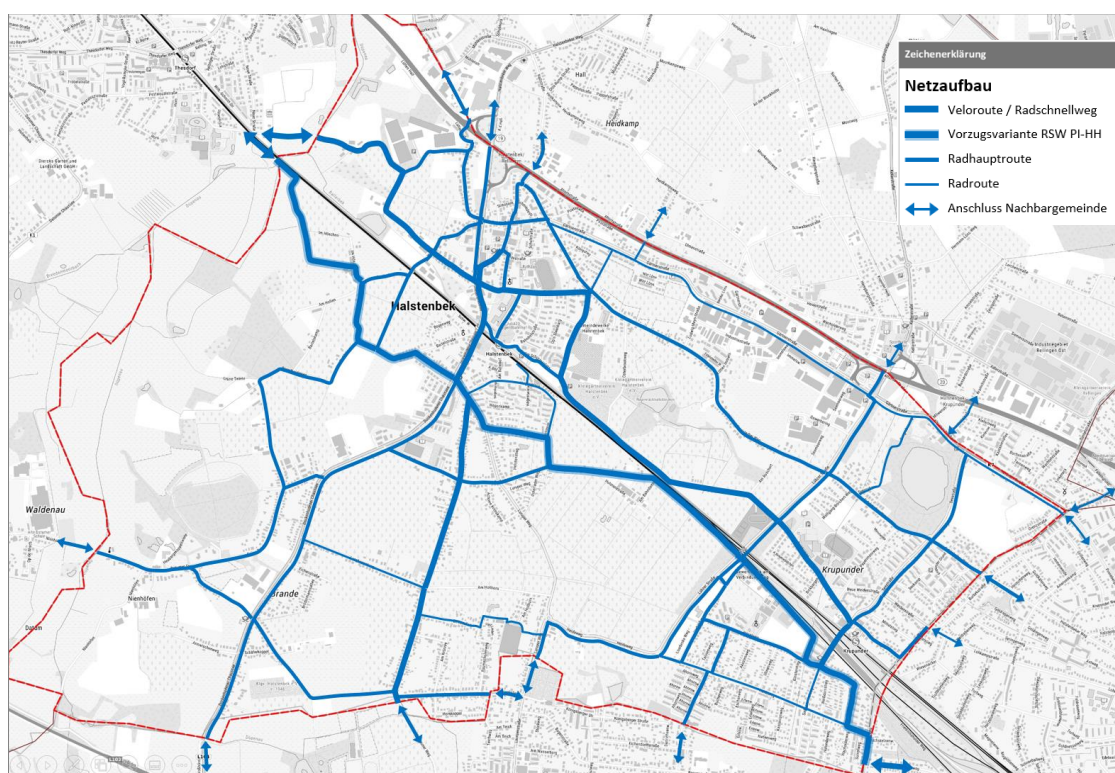


Abbildung 10: Hauptnetz Radverkehr

3.1.1 Velorouten und Radschnellweg

Drei Velorouten einschließlich des Radschnellweges Hamburg-Elmshorn bilden als hervorgehobene Hauptachsen das Rückgrat des Radnetzes in Halstenbek. Durch eine besonders attraktive Führung und Ausstattung bündeln sie den überörtlichen Radverkehr und verbinden die Ortsteile. Auf den Velorouten soll der Radverkehr generell Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr haben und vom Fußverkehr getrennt sein, so dass ein zügiges, komfortables und sicheres Vorankommen jederzeit möglich ist. Die Velorouten werden entsprechend in der Regel durch Fahrradstraßen und separate Radwege realisiert. Die Breite muss ein gegenseitiges Überholen von Radfahrenden auch mit mehrspurigen Fahrrädern sicher zulassen. Damit wäre ein flüssiges Radfahren in unterschiedlichen Geschwindigkeiten nach den verschiedenen Bedürfnissen der Zielgruppen möglich.

Die Zielgrößen entsprechen bei Velorouten der Kategorie IR II (innergemeindliche Radschnellverbindung) und beim Radschnellweg (außerorts) der Kategorie AR II (überregionale Radverkehrsverbindung)

der Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Für die Umsetzung werden die drei Velorouten als prioritäre Projekte mit leicht unterschiedlichem Charakter definiert und entsprechend betitelt:

- **R1 Radschnellweg Hamburg-Elmshorn**

Die erste Veloroute entspricht dem Radschnellweg Hamburg-Elmshorn, wie er in der Machbarkeitsstudie 2021 der Metropolregion Hamburg als Vorzugsvariante festgelegt ist. Sie soll eine durchgängige und besonders schnelle Northwest-Südost-Verbindung südwestlich der Bahnstrecke herstellen. Der Kernabschnitt von der Bartelstraße bis zum Siebentunnelweg ist unabhängig vom Radschnellweg auch innerörtlich von höchster Bedeutung. Der nordwestliche Abschnitt mit der neuen Düpenau-Querung dient vor allem einer kurzen Weiterführung nach Pinneberg. Zur Gestaltung sollten Standards und Musterlösungen des Radschnellnetzes der Metropolregion Hamburg übernommen werden.

- **R2 Schulroute Halstenbek – Krupunder**

Die zweite Veloroute stellt eine durchgehende und besonders sichere Northwest-Südost-Verbindung nordöstlich der Bahnstrecke her und bindet die wichtigsten Schulstandorte der Gemeinde an. Sie integriert und verbindet die beiden schon bestehenden Fahrradstraßen. Eine Neubaustrecke im nordwestlichen Bereich vom Thesdorfer Weg zur Magdalenenallee entspricht der Ausweichvariante für den Radschnellweg Hamburg-Elmshorn ohne Eingriff in die Düpenau-Niederung. Mit der Querung der L104 in Höhe Magdalenenallee / Feldstraße umgeht diese Veloroute den hochfrequentierten Knotenpunkt Hartkirchener Chaussee / Friedenstraße. Die Einrichtung von Fahrradstraßen in den Straßen Magdalenenallee, Feldstraße, Ostereschweg, Bickbargen und im südlichsten Ende der Seestraße sowie im Siebentunnel bringt Vorrang und Sicherheit für den Radverkehr. Eine Bevorrechtigung an den Knoten außerhalb des Kfz-Hauptnetzes erleichtert das Radfahren zusätzlich und sorgt für eine hohe Attraktivität. Die Kreuzungen mit Kfz-Haupttrouten sollen durch Lichtsignalanlagen besonders sicher gestaltet werden. Kfz-Durchgangsverkehr soll durch modale Filter an der Ortsgrenze zu Pinneberg, im Bickbargen und am Siebentunnel unterbunden werden. Aufgrund der direkten Anbindung der wichtigsten Schulstandorte wird sie als Schulroute bezeichnet. Sie soll besonders auf die Bedürfnisse von Schülerinnen und Schülern eingehen und eine besonders hohe verkehrliche und soziale Sicherheit bieten.

- **R3 Veloroute Friedrichshulder Weg – Hauptstraße**

Die dritte Veloroute stellt eine Hauptverbindung vom Ortzentrum Halstenbek bzw. dem Radschnellweg nach Süden mit Anschluss nach Schenefeld her. Als Fahrradstraße ist der Friedrichshulder Weg eine attraktive Alternative zu den Hauptverkehrsstraßen in Richtung Süden. Nach Norden kann die Veloroute durch eine Verstärkung der Radhauptroute entlang der Dockenhuder und Hartkirchener Chaussee bis zur Schulroute und zur Hauptstraße fortgesetzt werden.

3.1.2 Radhaupttrouten

Radhaupttrouten bilden die zweite Stufe im Radhauptnetz und entsprechen als innergemeindliche Radhauptverbindungen der Kategorie IR III nach der RIN. Daraus leiten sich die Zielgrößen gemäß ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) der FGSV ab. Folgende Radhaupttrouten sind geplant:

- R4 Radhauptroute Lübzer Straße
- R5 Radhauptroute Eidelstedter Weg
- R6 Radhauptroute Hartkirchener / Dockenhuder Chaussee
- R7 Radhauptroute Seestraße
- R8 Radhauptroute West (Wilhelmstraße – Grüne Twiete)
- R9 Radhauptroute Süd (Datumer Straße – Domänenweg)

- R10 Radhauptroute Ortszentrum Halstenbek (A23-Brücke, Hauptstraße, Friedrichstraße, Am Lüdemannschen Park)
- R11 Radhauptroute Nord (Thesdorfer/Neuer Weg – Frieden-/Poststraße)
- R12 Radhauptroute Rellingen-1 (A23-Unterführung in Richtung Stawedder)
- R14 Radhauptroute Heidkampstwiete – Eielkampsweg
- R16 Radhauptroute S-Halstenbek Nord (Bahnhofstraße – Am Schützenplatz)
- R18 Fahrradzone Baumsiedlung (Haselweg / Lindenweg)
- R20 Radhauptroute Ahornweg nach Schenefeld
- R21 Radhauptroute Verbindungsweg
- R22 Radhauptroute Heckenweg (RSW-Abkürzung Wilhelmstraße – Bartelstraße)
- R23 Radhauptroute Bickbargen-Mittelstieg

Die Radhaupttrouten sollen das ganze Jahr, auch bei winterlicher Witterung und im Dunkeln, sicher befahrbar sein. Entsprechend sollen sichere Führungsformen gewählt werden. Dies sind möglichst Fahrradstraßen, separate Radwege oder ausreichend breite gemeinsame Geh- und Radwege. Bei ausreichender Gehwegbreite kann durch die Freigabe des Gehweges zum Radfahren und die Möglichkeit der Fahrbahnnutzung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Radfahrenden eingegangen werden.

3.1.3 Radrouten

Radrouten ergänzen die Radhauptverbindungen. Sie verdichten das Netz und sorgen für ein Angebot zum Radfahren auch an Straßen, die zum Hauptnetz des Kfz-Verkehrs gehören und weniger attraktiv zum Radfahren sind. Dabei handelt es sich um folgende Routen:

- R13 Radroute Heideweg / Siebentunnelweg
- R15 Radroute Gärtnerstraße
- R17 Radroute S-Halstenbek Süd (Hagenwisch)
- R19 Radroute Langkoppelweg - Birkenallee
- R24 Radroute Seegrabenweg
- R25 Radroute vom Eidelstedter Weg zur A23-Brücke Laubenstraße

Die Führungsform wird wie bei den Radhaupttrouten bedarfs- und ortsgerecht gewählt.

3.1.4 Weiteres Straßen- und Wegenetz

Um alle Ziele und Quellen mit dem Fahrrad erreichen zu können, muss auch das gesamte weitere Straßennetz sicher mit dem Fahrrad befahrbar sein. Dazu reicht es in der Regel, im Nebenstraßennetz Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit festzulegen.

Außerdem gilt es, Wege, die eine Verbindungsfunktion haben, langfristig zu erhalten oder wiederherzustellen. Dazu zählt eine alte Wegeverbindung vom Olenmoorweg zum Mühlendamm in Schenefeld, u. a. zur Anbindung des dortigen Gymnasiums. Eine direkte Verbindung in Verlängerung der Straße „Nienhöfen“ über die L103 entlang der Grenze zwischen Pinneberg und Schenefeld war ein vielgeäußerter Wunsch aus der Halstenbeker Bevölkerung zur Anbindung an das Naherholungsgebiet Klövensteen und die Elbe bei Wedel.

3.2 Fußverkehr

Um den Fußverkehr zu stärken ist ein Umdenken notwendig. Nicht das Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Pkw, Fahrrad, Roller, etc.), sondern der Mensch muss Mittelpunkt der Wegegestaltung werden. Dann werden Straßenräume wieder zu Lebensräumen. Es geht gleichzeitig um vier Entwicklungsziele:

1. Die Steigerung der Attraktivität des Zufußgehens in der Gemeinde Halstenbek, damit Wege gerne und oft umwelt- und klimafreundlich zu Fuß erledigt werden. Zufußgehen soll die bevorzugte Mobilitätsform im Nahbereich sein, auch damit sich Leute im gemeinsamen Raum wieder vermehrt begegnen und austauschen können. Das ist für eine lebenswerte Gemeinde unabdingbar.
2. Die Inklusion im Straßenraum, d. h. die Umsetzung des Gemeingebrauchsgrundsatzes für alle – auch für Menschen mit Behinderung, für Kinder mit ihrem Bewegungsdrang außerhalb der Wohnung, sowie die Teilhabe und Mobilitätssicherung älterer Menschen durch barrierefreie, direkte Verbindungen aller Wohngebiete.
3. Die Ermöglichung einer eigenständigen Mobilität von Kindern zu Fuß, per Roller oder mit dem Fahrrad durch die Sicherung der Gehwege gegen die potenzielle Bedrohung durch den motorisierten Verkehr. Gleichzeitig ist der Schutz der zu Fuß Gehenden auf den Gehwegen gegenüber dem Radverkehr und anderen Mobilitätsformen ein wesentliches Ziel.
4. Die Förderung von Flanieren, Wandern und Laufen als Freizeitaktivität, durch die Gestaltung einladender Straßenräume und attraktiver Verbindungen zwischen den Ortsteilen.

Um dies zu erreichen und die Weiterentwicklung zu strukturieren, definiert der Verkehrsentwicklungsplan ein Hauptnetz Fußverkehr.

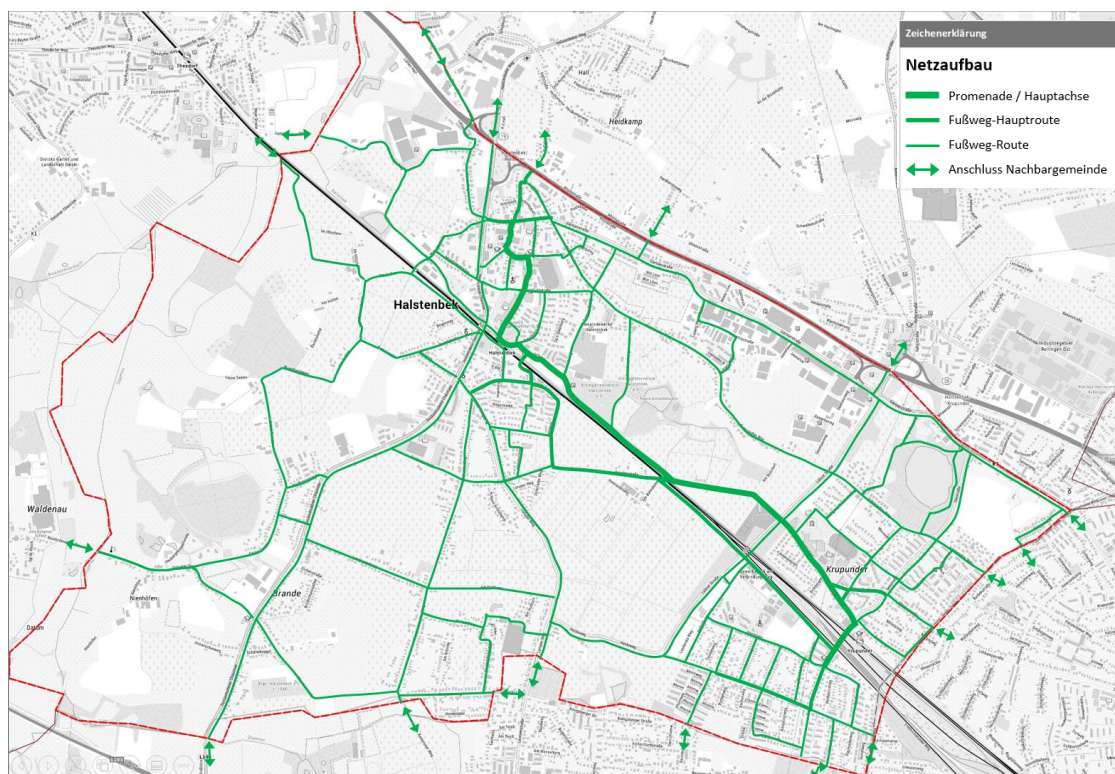


Abbildung 11: Hauptnetz Fußverkehr

3.2.1 Promenade / Hauptachse

Die wichtigste Achse des Fußverkehrs verläuft durch die Ortsmitte Halstenbek, entlang der Hauptstraße, über die Gustavstraße, den Rathausplatz, die Feldstraße, Am Lüdemannschen Park, zum S-Bahnhof Halstenbek. Hier bündeln sich die Wege für Besorgungen und Dienstleistungen aller Art, Schule und Sport.

Der Verkehrsraum von der Friedensstraße bis zum Rathausplatz wird zu einem lebendigen Straßenraum umgebaut und die bestehende Gemeinschaftsstraße damit verlängert.

Die bestehende Verbindung nördlich der Bahnlinie über die Bahnhofstraße, Am Schützenplatz, Bickbargen bis zum S-Bahnhof Krupunder und weiter durch den Siebentunnel wird als einladende Promenade ausgebaut. Sie stellt die kürzeste Verbindung zwischen den Ortsteilen abseits des Kfz-Verkehrs dar. Der bisher schon starke Fußverkehr erhält mehr Raum und wird parallel, aber separat, zum Radverkehr geführt. Die Bündelung des Fußverkehrs auf dieser Route macht ihn auch in den Abendstunden attraktiver, weil es die Wahrscheinlichkeit erhöht, dort vielen Menschen zu begegnen.

3.2.2 Fußweg-Hauptrouten

Die Hauptrouten für den Fußverkehr stellen weitere wichtige Verbindungen zwischen und in den Ortsteilen her. Sie sind ganzjährig, zu jeder Tageszeit und bei jedem Wetter, barrierefrei, bequem und sicher nutzbar. Dazu müssen sie befestigt, beleuchtet und ausreichend breit sein. Die Gehwegbreite muss durchgängig mindestens 2,5 Meter betragen. Durch eine übersichtliche Führung werden Angsträume vermieden. Straßenquerungen werden durch geeignete Querungshilfen erleichtert. Folgende Verbindungen und Straßen sind Bestandteil des Hauptroutennetzes für den Fußverkehr:

- F12 Hauptroute südlich der S-Bahn zwischen Halstenbek und Krupunder
- F13 Bahnbrücke zwischen Hauptroute und Promenade
- F14 Barrierefreie Bahnquerung am S-Bahnhaltepunkt Halstenbek
- F15 Hauptroute Friedensstraße/Poststraße
- F16 Hauptroute nach Rellingen
- F18 Hauptroute Neue Weidenstraße
- F19 Heideweg / Siebentunnelweg

3.2.3 Fußweg-Routen

Das Netz aus Fußweg-Routen stellt das Grundnetz zwischen den hervorgehobenen Hauptrouten und der flächendeckenden Erschließung dar. Dieses Netz soll die Alltagsverbindungen zur Schule, zu den Arbeitsplätzen, zum Einkaufen etc. herstellen und die Ortsteile untereinander verbinden. Hier liegt die erste Priorität auf der Schaffung von Querungshilfen, um die Trennwirkung vielbefahrener Straßen zu verringern, und auf dem Lückenschluss im Gehwegenetz entlang aller Verbindungsstraßen. Damit sollen durchgängig sichere Verkehrsräume für den Fußverkehr gewährleistet werden.

3.2.4 Erschließung in der Fläche und kleine Wege

Alle Ziele und Quellen müssen für den Fußverkehr erschlossen sein. Dazu soll es in allen Straßen mit Wohnbebauung entweder Gehwege geben, oder die Straße wird zum verkehrsberuhigten Bereich.

Das dichte Netz kleiner Wege abseits des Straßennetzes soll erhalten und weiterentwickelt werden. In Bebauungsplänen muss eine langfristige Durchgängigkeit gesichert werden.

Wanderwege sind nicht Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes. Sie sollten in einem gemeindeübergreifenden Konzept definiert werden.

3.3 Kfz-Verkehr

Der Kraftfahrzeugverkehr muss zur Erreichung der übergeordneten Ziele deutlich effizienter werden. Dazu wurden folgende Entwicklungsziele definiert:

- Gute Erreichbarkeit des Hauptnetzes
- Stressfreies und emissionsarmes Fahren ohne Stop-and-go
- Verlagerung vieler Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund (Rad-Fuß-ÖPNV)
- Reduktion des Platzverbrauchs durch Parken

Diese Ziele erfordern ein Umdenken bei der Bereitstellung der Infrastruktur für den fließenden und den ruhenden Kfz-Verkehr. Die Infrastruktur muss gut funktionieren und gleichzeitig eine Mobilitätswende hin zur Nutzung des klimafreundlichen Umweltverbundes fördern. Entsprechend wurde ein Hauptnetz für den Kfz-Verkehr definiert, das aus den folgenden Elementen besteht:

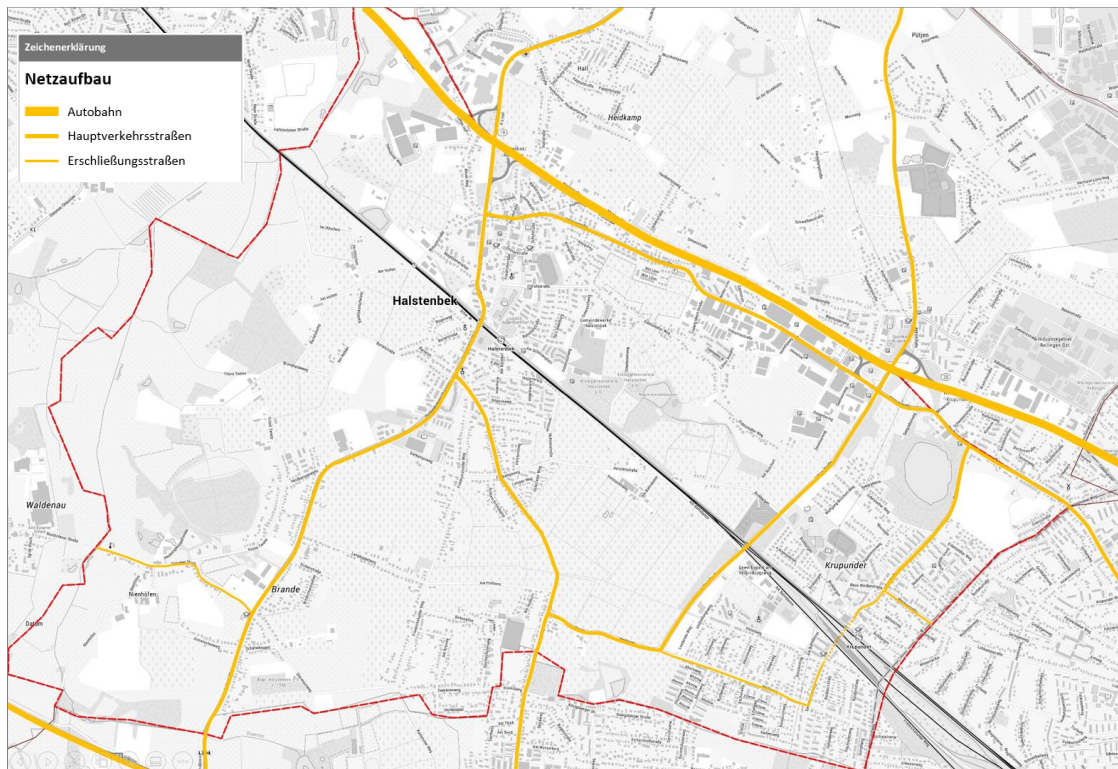


Abbildung 12: Hauptnetz Kfz-Verkehr

3.3.1 Autobahn A23

Die A23 stellt eine sehr wichtige überregionale Verbindung von Hamburg in Richtung Westküste Schleswig-Holsteins dar. Gleichzeitig ist sie eine wichtige Erschließungsachse für den Kreis Pinneberg. Für Halstenbek wirkt sie im Normalfall als Umgehungsstraße.

Eine offizielle Umleitungsstrecke für die A23 führt aus Richtung Hamburg von der Anschlussstelle Halstenbek-Krupunder über die Gärtnerstraße, Post- und Friedenstraße zur Anschlussstelle Halstenbek/Relingen. Dadurch wird dieser Straßenzug im Falle einer Sperrung der A23 in diesem Abschnitt in Richtung Norden sehr stark belastet. Unabhängig davon wird diese Strecke auch als Ausweichstrecke in Richtung Süden genutzt, wenn sich der Verkehr auf der A23 vor Hamburg staut.

Der geplante Ausbau der A23 zwischen Tornesch und A7 auf sechs Spuren fördert den Kfz-Verkehr langfristig. Die Baumaßnahmen können gleichzeitig zu einer erheblichen Belastung für Halstenbek werden, wenn die Umleitungsstrecke oder Ausweichverkehr durch das Ortszentrum Halstenbeks führt.

3.3.2 Hauptverkehrsstraßen

Der regionale Kfz-Verkehr in der wichtigsten Verkehrsrichtung vom Kreis Pinneberg in Richtung Hamburger Zentrum führt über die A23 und die L103 an Halstenbek vorbei. Die Hauptverkehrsstraßen in Halstenbek nehmen lokalen Verkehr zur Anbindung dieser Hauptachsen und regionalen Verkehr aus den Nachbarkommunen Rehlingsen und Schenefeld auf. Außerdem dienen sie zur Erschließung der Gemeinde und Anbindung der Ortsteile:

- **L104 Dockenhuder Chaussee / Hartkirchener Chaussee**

Die Landesstraße L104 stellt die wichtigste Nord-Süd-Verbindung in der Gemeinde dar und erschließt gleichzeitig große Teile des Ortsteils Halstenbek. Auf dieser Achse gilt es, einerseits die Erreichbarkeit aus den anschließenden Erschließungs- und Wohnstraßen zu verbessern und andererseits die Leistungsfähigkeit zu erhalten. Dazu soll der Straßenquerschnitt im Zuge der Sanierung auf das erforderliche Maß reduziert werden, so dass die bereits heute durchgängig zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h besser eingehalten wird. Die Knoten Magdalenenallee/Feldstraße und Datumer Straße/Olenmoorweg erhalten eine Vollsinalisierung. Die Lichtsignalanlagen sollten zusammengeschaltet werden, so dass eine Grüne Welle entsteht.

Die Landesstraße ist durchgängig mit benutzungspflichtigen Radwegen ausgestattet, so dass der Kfz-Verkehr nicht gestört wird. Weitere Querungshilfen für den Fußverkehr werden so eingesetzt, dass sie die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs nicht verringern, sondern ihn nur beruhigen.

- **Lübzer Straße / westlicher Heideweg**

Die Hauptverbindung von der A23 Anschlussstelle bis zum Luruper Weg nach Schenefeld ist weitgehend anbaufrei und dadurch sehr leistungsfähig. Die Anbindung der Heidewegsiedlung soll durch die Umgestaltung des Knotenpunktes mit dem Heideweg zu einem Kreisverkehr verbessert werden. Auch der Knotenpunkt Gärtnerstraße muss für den Kfz-Verkehr optimiert werden.

- **Friedensstraße / Poststraße / Gärtnerstraße / Altonaer Straße**

Diese Hauptverkehrsstraße ist als Verbindung der Ortsteile Halstenbek und Krupunder, als Erschließung der „Wohnmeile“ und als Umleitungsstrecke zur A23 wichtig. Im Bereich der Friedensstraße und Poststraße verträgt sich der Kfz-Verkehr nur bedingt mit den funktionalen und gestalterischen Anforderungen des Ortszentrums. Eine bauliche Umgestaltung und Tempo 30 sollen hier den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsfunktion stärken. Im weiteren Verlauf soll die Leistungsfähigkeit der Gärtnerstraße durch eine Neuordnung des Parkens erhöht werden. Die Erschließung der Einzelhandelseinrichtungen soll jedoch von der A23-Anschlussstelle Krupunder erfolgen.

- **Nördliche Seestraße**

Die Seestraße bindet den Ortsteil Krupunder nördlich der S-Bahn über die Altonaer Straße an das überregionale Netz an. Zwischen Eidelstedter Weg und Weidenstraße soll das Parken neu geordnet werden, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Südlich des Knotens Weidenstraße überwiegt die Erschließungsfunktion.

- **Luruper Weg / Neuer Luruper Weg**

Der Luruper Weg verbindet die beiden Hauptachsen Dockenhuder Chaussee und Heideweg und damit auch die südlichen Teile von Halstenbek und Krupunder für den Kfz-Verkehr. Um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, soll das Parken im Abschnitt zwischen Holstenstraße und Bebauungsgrenze neu geordnet werden.

3.3.3 Erschließungsstraßen

Zum Hauptnetz zählen außerdem einige Erschließungsstraßen. Diese sollen nicht für den überörtlichen Kfz-Verkehr optimiert werden, sondern nur in ihrer hervorgehobenen Erschließungsfunktion verbessert werden:

- Heideweg zwischen Lübzer Straße und Siebentunnelweg
- Siebentunnelweg nördlich Heideweg
- Weidenstraße
- Südliche Seestraße

In diesen Straßen sollte Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit gelten. Innerhalb von Tempo-30-Zonen kann durch die Gestaltung der Einmündungen (Gehwegüberfahrten) und die Neuordnung des Parkens die Durchlässigkeit erhöht werden.

3.3.4 Weiteres Straßennetz

Das weitere Straßennetz dient dem Kfz-Verkehr zur direkten Erschließung der anliegenden Grundstücke. Es wird als Tempo-30-Zone oder Fahrradstraße (ebenfalls Tempo 30) ausgebildet.

3.4 ÖPNV und CarSharing

Die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Einführung von CarSharing sind wichtige Handlungsfelder zum Erreichen der übergeordneten Ziele. Für diesen Bereich wurden folgende Entwicklungsziele definiert:

- Schnelle Erreichbarkeit von Hamburg und Pinneberg
- Anbindung aller Ortsteile durch Buslinien
- Flexible Mobilitätsangebote durch CarSharing

Die Entwicklung des ÖPNV liegt in der Verantwortung des Kreises Pinneberg bzw. des Hamburger Verkehrsverbundes und für den Regionalverkehr beim Land bzw. NAH.SH. Der Verkehrsentwicklungsplan schlägt Optimierungen für die Bedienung in Halstenbek vor, die bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne berücksichtigt werden sollten. CarSharing und potenziell auch weitere Sharing-Angebote dienen der Stärkung des Umweltverbundes und werden hier dem Öffentlichen Verkehr zugeordnet, weil die Fahrzeuge nicht den Nutzenden gehören, sondern vielmehr durch die gemeinsame Nutzung verschiedener Personen die individuelle Fahrzeughaltung ersetzen. Folgende Angebotsformen sollen erhalten, weiterentwickelt oder neu geschaffen werden:

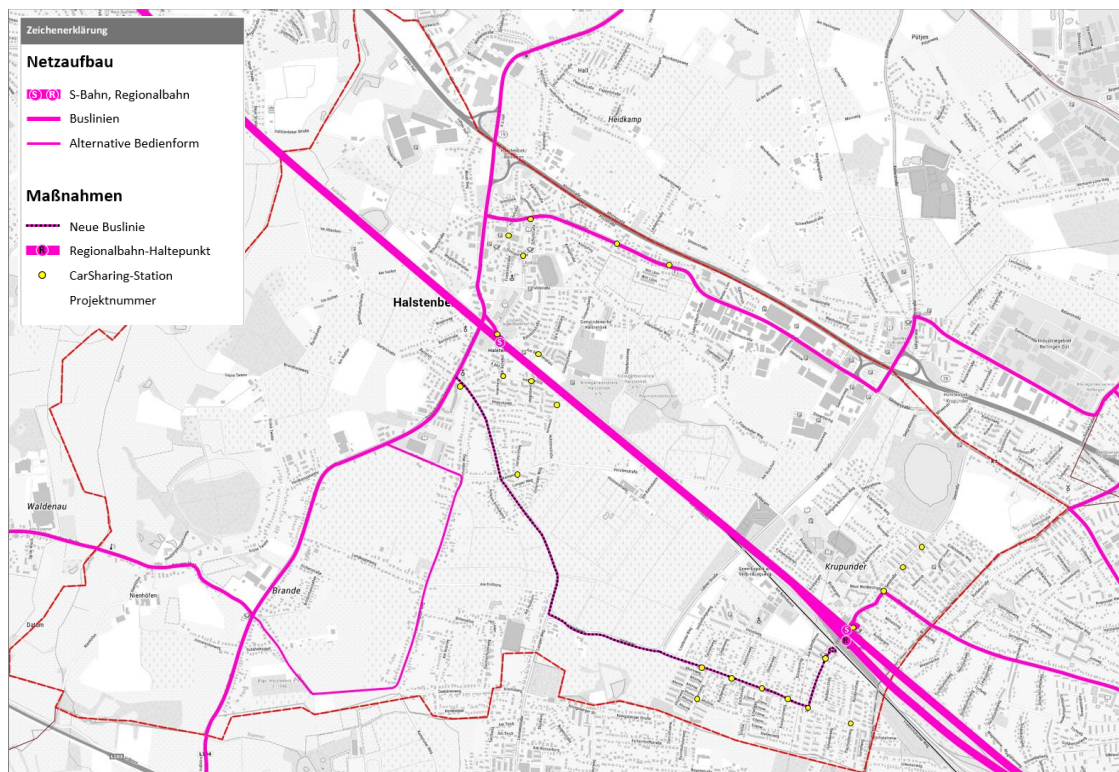


Abbildung 13: ÖPNV und CarSharing

3.4.1 S-Bahn und Regionalbahn

Die S-Bahnlinie zwischen Pinneberg und Hamburg-Hauptbahnhof bildet mit ihren beiden Haltepunkten Halstenbek und Krupunder das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Halstenbek und der Anbindung an Pinneberg, Elmshorn und Hamburg. Hier geht es um eine Stärkung durch Verlängerung der S-Bahnlinie, die bisher in Hamburg Elbgaustraße endet, und eine Optimierung der Barrierefreiheit.

Von der stark frequentierten parallelen Fern- und Regionalbahnstrecke profitiert Halstenbek wegen eines fehlenden Haltepunkts bisher nicht. Für eine schnellere direkte Verbindung zu den Hamburger Fern-

bahnhöfen und nach Pinneberg, Elmshorn und darüber hinaus wäre ein Haltepunkt für den Regionalverkehr in Krupunder günstig. Auf dieser Bahnstrecke sind in den nächsten zehn Jahren viele Änderungen geplant oder angedacht:

- Neuer Fernbahnhof Altona Diebsteich
- Verlängerung der S-Bahn nach Elmshorn
- Elektrifizierung der Marschbahn
- Verlagerung von Güter- und Fernverkehr auf die Fehmarnbeltlinie

Daraus ergeben sich ggf. Möglichkeiten, einen neuen Regionalbahnhalt in Krupunder, auf halber Strecke zwischen Pinneberg und Altona, einzurichten. In Kombination mit einer integrierten Radstation am Siebentunnel kann dieser Regionalbahnhalt Schenefeld und Rellingen sehr gut mitversorgen und hätte somit einen Einzugsbereich von ca. 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

3.4.2 Buslinien

Das bestehende Busliniennetz stellt eine Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Gemeinde und die Anbindung an die S-Bahn sicher. Eine Verbesserung kann von der Gemeinde durch barrierefreie Haltestellen und ihre optimale Anbindung an das Fußverkehrsnetz erreicht werden. Eine Verbesserung von Angeboten durch barrierefreie Fahrzeuge, höhere Taktung o.ä. müssen gemeindeübergreifend betrachtet werden. In Halstenbek wären dafür an den S-Bahnhaltepunkten vergrößerte Bushaltestellen und Wartebereiche notwendig und sollten langfristig geplant werden.

3.4.3 Alternative Bedienformen

Alternative Bedienformen könnten für Bereiche, die bisher nicht optimal angebunden sind (Heidewegsiedlung) eine Angebotsverbesserung bringen, ohne die komplette Infrastruktur einer konventionellen Buslinie zu benötigen. Um Notwendigkeit, Potenzial, Anbindung und Realisierungsmöglichkeiten zu ermitteln sind weitere Untersuchungen im Rahmen eines kreisweiten ÖPNV-Konzeptes notwendig.

3.4.4 Stationäres CarSharing

Stationäres CarSharing kann eine attraktive Alternative zum Erst- oder Zweitwagen bieten und einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die Anzahl der privaten Pkws in Halstenbek zu reduzieren. Um CarSharing in Halstenbek einzuführen und zu etablieren, muss die Gemeinde einen Betreiber finden, Stellplätze bereitstellen und bei der Kundengewinnung unterstützen.

Bisher bedienen nur wenige CarSharing-Anbieter Städte und Gemeinden der Größenordnung von Halstenbek. Neben einem größeren Angebot in Hamburg gibt es in der Umgebung in Pinneberg, Wedel und Norderstedt bereits CarSharing-Fahrzeuge.

Das Angebot von Fahrzeugen und Stationen sollte schrittweise aufgebaut werden. CarSharing-Fahrzeuge an den S-Bahnstationen sind gut erreichbar und besonders für diejenigen präsent, die als regelmäßige ÖV-Nutzende das größte Potenzial haben, auf einen privaten Pkw für die gelegentliche Nutzung zu verzichten. CarSharing-Fahrzeuge und Stationen sollten außerdem in besonders dicht besiedelten Bereichen mit hohem Parkdruck sehr nah am Wohnort liegen, um attraktiv zu sein und einen aktiven Beitrag zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs zu leisten. Entsprechende Schwerpunkte sind südlich des S-Bahnhaltepunktes in Halstenbek, im Ortszentrum Halstenbek, in der Seestraße und in der Heidewegsiedlung.

Um CarSharing erfolgreich zu machen, muss dieses Angebot gut sichtbar und leicht zugänglich sein und aktiv beworben werden. Den Anfang können die Gemeinde oder die Gemeindewerke selbst machen, indem sie einen Teil ihrer eigenen Dienstwagen als CarSharing-Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten Privatpersonen zur Verfügung stellt. Auch andere Institutionen können entsprechend eingebunden werden.

4. Maßnahmen zur Infrastruktur

4.1 Maßnahmen für den Radverkehr

Zur Umsetzung des Hauptnetzes für den Radverkehr wurden insgesamt 25 Projekte, die verschiedene Maßnahmen beinhalten, definiert. Diese Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, ein attraktives und konsistentes Radverkehrsnetz zu gestalten. Dieses soll aus wenigen, dem Bedarf und den räumlichen Möglichkeiten entsprechenden Führungsformen bestehen. Es geht im Wesentlichen darum, das zum großen Teil bereits jetzt befahrbare Netz durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen zu optimieren.

4.1.1 Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Durch Fahrradstraßen werden Radfahrende sicher und komfortabel auf der Fahrbahn geführt. Das unterstützt den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad. Fahrradstraßen sind in Halstenbek seit Jahren bekannt und eingeführt. In Zukunft sollen sie ein wichtigeres und häufig anzutreffendes Element im Radverkehrsnetz werden.

Fahrradstraßen nach Straßenverkehrsordnung

Fahrradstraßen wurden bereits 1998 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen und werden seitdem in immer mehr Städten und auch auf wichtigen Radrouten im ländlichen Bereich erfolgreich zur Förderung des Radverkehrs eingesetzt. Die Regelungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen in der Verwaltungsvorschrift zur StVO sollen erheblich erleichtert werden (Beschluss des Bundesrats vom 25.06.2021). Wichtig sind weiterhin eine Begründung durch die Verkehrssicherheit oder die Ordnung des Verkehrs und eine alternative Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr.

In Fahrradstraßen haben Radfahrende auf der Fahrbahn Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Kfz-Verkehr ist im Prinzip nicht zugelassen – bis auf Rettungsfahrzeuge und weitere Fahrzeuge mit Sonderrechten (Müllabfuhr etc.). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Kraftfahrzeuge müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden.

Um die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke zu gewährleisten, wird eine Fahrradstraße in der Regel durch Zusatzschilder für den Kfz-Verkehr freigegeben. Diese Freigabe soll in Halstenbek unterschiedlich weit gefasst werden:

- **Fahrradstraße – Kfz-Verkehr frei**

Hier ist das Befahren mit Kraftfahrzeugen uneingeschränkt möglich. Diese Regelung eignet sich nur, wenn ortsfremder Kfz-Durchgangs- und Schleichverkehr, z. B. durch die Lage der Straße oder Beschränkungen in anschließenden Straßen, weitgehend ausgeschlossen ist. Die Freigabe durch das Zusatzschild kann auch auf eine Zufahrt beschränkt werden, wodurch eine unechte Einbahnstraße entsteht. Zusätzlich kann die Freigabe auf Anlieger oder Anwohner beschränkt werden. Dies ist jedoch schwer durchzusetzen bzw. zu kontrollieren.

- **Fahrradstraße – Zufahrt zum Grundstück frei**

Diese Regelung eignet sich für Fahrradstraßen, die durch modale Filter zu Sackgassen werden. Der Kfz-Durchgangsverkehr ist damit ausgeschlossen, die Zufahrt zu den Grundstücken bis zum modalen Filter ist jedoch frei. Das Zusatzschild macht deutlich, dass ein Wenden auf der Fahrbahn nicht möglich ist, sondern nur in Verbindung mit einer Grundstückszufahrt. Die Hausnummern der erreichbaren Grundstücke können im Zusatzschild genannt werden.

Für die Gestaltung von Fahrradstraßen gibt es in Deutschland bisher keine weiteren Regelungen als die Aufstellung der entsprechenden Schilder am Beginn und Ende einer Fahrradstraße (Zeichen 244.1 und 244.2). Dadurch ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nach StVO als Basismaßnahme sehr kostengünstig. Für eine effektive und deutlich sichtbare Umsetzung von Fahrradstraßen in Halstenbek wird zusätzlich beidseitig, möglichst durchgehend, eine unterbrochene Breitstrichmarkierung (0,25m) am Rande der Kernfahrbahn (Breite: 4m – 4,5m) vorgeschlagen, auf jeden Fall jedoch zur Abgrenzung von Parkständen inklusive Sicherheitstrennstreifen von 0,75m. Dadurch werden die breiteren Fahrbahnen optisch eingeeengt und gleichzeitig ergibt sich eine sehr gute Orientierung für die Radfahrenden. Außerdem sollen große und auffällige Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn im Verlauf der Fahrradstraße mindestens an jeder Einmündung an diese Verkehrsregelung erinnern. Stellplätze, die das Einhalten der empfohlenen Breite von vier Metern für eine Fahrradstraße (zuzüglich 0,75m Sicherheitstrennstreifen zum Parken) unmöglich machen, sollten verlagert oder eingespart werden.



Abbildung 14: Fahrradstraße mit modalem Filter in Waren (Müritz)



Abbildung 15: Fahrradstraße in den Niederlanden

Baulich gestaltete Fahrradstraßen nach dem Vorbild der Niederlande

In den Niederlanden werden Fahrradstraßen nicht verkehrsrechtlich angeordnet, sondern durch eine sehr sorgfältige bauliche Gestaltung zu einer Straße für Radfahrende, in denen Kraftfahrzeuge nur zu Gast sind. Diese Fahrradstraßen sind wie die Radwege in den Niederlanden rot eingefärbt. Die Kernfahrbahn aus Asphalt ist so knapp bemessen (4,5m), dass die Kraftfahrzeuge zum langsamen Fahren angehalten werden. Bei der Begegnung breiterer Kraftfahrzeuge müssen diese auf einen gepflasterten Randstreifen ausweichen. Radfahrende werden dadurch stärker zur Fahrbahnmitte geleitet, so dass sie nicht überholt werden können. In der Gemeinde Halstenbek bietet sich eine solche bauliche Umgestaltung der Fahrradstraßen überall dort an, wo ohnehin eine Erneuerung ansteht.

Fahrradzonen

Fahrradzonen sind ein neues Instrument zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Sie schließen mehrere Straßen ein und übertragen die Bedingungen einer Fahrradstraße auf ein größeres Gebiet. Es gilt darin rechts vor links. Da Fahrradzonen bisher in Halstenbek noch nicht bekannt sind, sollen sie im Bereich Haselweg/Lindenweg zunächst ausprobiert werden.

4.1.2 Separate Radwege

Auf einigen Strecken abseits des Kfz-Verkehrs sind separate Zweirichtungsradwege vorhanden oder vorgesehen. Sie sollten eine Breite von mindestens drei Metern aufweisen, im Zuge des Radschnellweges mindestens vier Meter. Separate Radwege werden dort angelegt und als solche ausgewiesen, wo Fußverkehr entweder nicht zu erwarten ist oder über eigene Wege verfügt. Als Belag ist vorzugsweise Asphalt einzusetzen. Eine Kennzeichnung mit einem beidseitigen weißen Schmalstrich erleichtert die Orientierung besonders bei Dunkelheit.



Abbildung 16: Radweg und Gehweg an der S-Bahnlinie getrennt

4.1.3 Gemeinsame Geh- und Radwege

In Halstenbek ist der Straßenraum an den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen in der Regel nicht ausreichend breit, um Radfahrstreifen oder getrennte Geh- und Radwege in einer richtlinienkonformen Breite einschließlich erforderlicher Sicherheitstrennstreifen anlegen zu können. Daher sollen gemeinsame Geh- und Radwege die einheitliche Standardlösung an Hauptverkehrsstraßen sein. Die Breite dieser Wege muss je nach Verkehrsaufkommen deutlich über dem Mindestmaß von 2,5m liegen. Der gemeinsame Geh- und Radweg an der Lübzer Straße mit einer Breite von über vier Metern setzt den Maßstab für Halstenbek. Die Geh- und Radwege an der L104 müssen entsprechend verbreitert werden.

Der Radverkehr wird an den Hauptverkehrsstraßen innerorts jeweils nur in einer Richtung auf einem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg rechts der Fahrbahn geführt. Nur bei Geh- und Radwegen, die außerhalb der bebauten Bereiche verlaufen, sind diese für den Zweirichtungsradverkehr vorgesehen (Lübzer Straße, Heideweg, Anschlüsse L104 nach Schenefeld und Rellingen).

Eine Ausnahme bildet der Geh- und Radweg östlich der Hartkirchener und Dockenhuder Chaussee, der vom Friedrichshulder Weg bis zur Hauptstraße auch in der Gegenrichtung (nach Süden) freigegeben werden soll. Damit wird der südliche Ortskern mit dem nördlichen Ortskern für Radfahrende verbunden, ohne zweimal die Landesstraße queren zu müssen. Als Voraussetzung muss durch die Anhebung des Radwegs in der Bahnunterführung auf Gehwegniveau und eine Verbreiterung im weiteren Verlauf die erforderliche Breite von vier Metern geschaffen werden. Die Gestaltung der Einmündungen von Friedrichshulder Weg, Bahnhofstraße, Feldstraße und Hauptstraße muss die Sicherheit der Radfahrenden durch Markierungen und ggf. Aufpflasterungen gewährleisten.

Gemeinsame Geh- und Radwege zeichnen sich durch einen im Querschnitt einheitlichen Belag aus. Innerorts sollte eine ebene Pflasterung ohne Phase den Vorrang für den Fußverkehr deutlich machen. In den unbebauten Bereichen mit Zweirichtungsverkehr ist dagegen eine Asphaltdecke vorzuziehen. Schadhafte Abschnitte sind entsprechend zu erneuern. Außerorts ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg wenn möglich durch einen beidseitigen weißen Schmalstrich zu kennzeichnen. Bei einer barrierefreien Gestaltung innerorts können Geh- und Fahrbereiche durch einen Begrenzungstreifen optisch getrennt werden.

4.1.4 Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr und Piktogrammketten

Im Hauptnetz Radverkehr sollen Radfahrende an Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen mit geringer Verkehrsbelastung die Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn- und Gehwegnutzung haben. Dazu werden die Gehwege durch ein Zusatzschild „Radverkehr frei“ freigegeben. Radfahrende, die schnell sind und sich im Mischverkehr sicher fühlen, fahren dann auf der Fahrbahn. Langsame und unsichere Radfahrende benutzen dagegen den Gehweg und müssen dabei auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen, der Vorrang hat. Normalerweise werden nur die Gehwege auf der rechten Seite in Fahrtrichtung für den Radverkehr freigegeben.



Abbildung 17: Poststraße mit Wahlfreiheit für Radfahrende zwischen Fahrbahn und Gehweg

Eine Ausnahme bildet hier der Straßenzug Friedenstraße – Poststraße – Gärtnerstraße. Im Sinne einer kontinuierlichen Führung soll der südlich gelegene durchgängige Gehweg bzw. gemeinsame Geh- und Radweg in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegeben werden. Die Einmündungen müssen durch Furtmarkierungen oder Gehwegüberfahrten sicher gestaltet werden.

Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben werden, müssen im Querschnitt einheitlich gestaltet werden. Sie sollten eine ebene Pflasterung ohne Phase bekommen, die den Vorrang für den Fußverkehr deutlich macht.

Das Radfahren auf der Fahrbahn kann durch sogenannte Piktogrammketten unterstützt werden. Diese wiederholte Markierung von Fahrradpiktogrammen in der rechten Fahrbahnhälfte, signalisiert allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, dass Radfahren auf der Fahrbahn legal und erwünscht ist. Sie sollten vor allem dort eingesetzt werden, wo Radfahrende nach Aufhebung eines benutzungspflichtigen Radwegs nun die Fahrbahn nutzen (Teile der Gärtnerstraße).

Piktogrammketten sind ein relativ neues Instrument der Straßengestaltung, das in einigen Städten bereits erfolgreich angewendet wird. Sie haben noch keinen Eingang in die Straßenverkehrsordnung gefunden und sind demzufolge keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen.

4.1.5 Gestaltung des Radschnellwegs Elmshorn-Hamburg

Verlauf und Gestaltung des Radschnellwegs Elmshorn-Hamburg sind in der 2021 veröffentlichten Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hamburg definiert. Es gibt sieben Steckbriefe zu Teilabschnitten und einen sogenannten Fokuspunkt (Kreuzung Dockenhuder Chaussee). Fast alle Abschnitte in Halstenbek sind als bevorrechtigte Fahrradstraßen geplant. Der nördlichste Abschnitt mit der Düpenauquerung ist

als Zweirichtungsradweg vorgesehen. Abweichend zu den oben beschriebenen Führungsformen soll der Radschnellweg zusätzlich einen grünen Schmalstrich an beiden Fahrbahnrändern erhalten.

4.1.6 Umgestaltung von Knotenpunkten

Die Knotenpunkte der Schulroute mit den Hauptverkehrsstraßen Hartkirchener Chaussee und Lübzer Straße sollen entsprechend ihrer Bedeutung für den Radverkehr umgestaltet werden. Neben einer Vollsignalisierung sollen im Zuge der Fahrradstraßen aufgeweitete Radstreifen als Aufstellflächen vor wartenden Kraftfahrzeugen angeordnet werden.

4.1.7 Optimierung der Autobahnquerungen

Die separate Unterführung unter der A23 im Norden und die beiden Geh- und Radwegbrücken über die A23 stellen wichtige Verbindungen im Fuß- und Radverkehrsnetz zwischen den Gemeinden Halstenbek und Rellingen her. Hier sind die Beläge und die Beleuchtung zu optimieren. Die Rampen sollten optimiert werden, spätestens im Zuge des Ausbaus der A23.

4.1.8 Fahrradabstellanlagen

Neben der Infrastruktur zum Radfahren ist auch die Infrastruktur zum sicheren Abstellen von Fahrrädern wichtig, um das Radfahren zu fördern. In Halstenbek sollen deswegen an allen Zielen des Radverkehrs neue Abstellanlagen geschaffen werden oder vorhandene bedarfsgerecht erweitert werden. Die Abstellanlagen sollen für verschiedene Formen von Fahrrädern das sichere Anschließen von Fahrradrahmen und einem Laufrad erlauben. Fahrradabstellanlagen sollen möglichst nah zum Eingang oder Zugang des jeweiligen Zielortes angeordnet werden. Eine Überdachung bzw. Anordnung im überdachten Bereich ist anzustreben.

An allen öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kindertagesstätten, Bibliothek, Rathaus, Sportstätten etc.) sollten Quantität und Qualität der Abstellanlagen überprüft werden. Bei Bedarf sind zusätzliche Abstellanlagen anzuordnen. Mindestens an den Kindertagesstätten sollten auch geeignete Abstellanlagen für Kinderräder, Laufräder, Tretroller und Kinderanhänger in ausreichender Zahl vorhanden sein. Generell sind Abstellplätze für Lastenräder anzubieten.

An den Einzelhandelseinrichtungen, Bankfilialen, Gastronomie, Arztpraxen, Dienstleistern etc. sollten ebenfalls ausreichend attraktive Fahrradabstellanlagen vorhanden sein. Den größten Bedarf gibt es im Bereich Hauptstraße, Poststraße, Schulstraße, Gustavstraße. Die Gemeinde kann hier auf öffentlichem Grund selbst Abstellanlagen schaffen und die privaten Geschäftsleute anschreiben und auf den Bedarf hinweisen. Auch öffentliche Plätze und die Zugänge zu Naherholungsgebieten (z. B. Stadtwald Krupunder See, Ende Heidkampstwiete) sollten Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl und Qualität erhalten.

Zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln wird an den Zugängen zu den S-Bahnhaltestellen eine Erweiterung der Abstellanlagen um Sammelschließanlagen vorgeschlagen sowie eine große Radstation im Zusammenhang einer neuen Regionalbahnhaltestelle. Außerdem sollten folgende Bushaltestellen zunächst mit mindestens einem Fahrradanhängerbügel je Fahrtrichtung ausgestattet werden:

- Halstenbek, Dockenhuder Chaussee
- Halstenbek, Brander Hof
- Halstenbek, Heidkampstwiete
- Halstenbek, Nienhöfen
- Halstenbek, Friedenstraße
- Halstenbek, Poststraße
- Halstenbek, Laubenstraße
- Halstenbek, Ludwig-Meyn-Straße
- Halstenbek, Seemoorweg

Wenn diese Anlehnbügel angenommen werden, sollten sie jeweils bedarfsgerecht durch weitere Anlehnbügel ergänzt werden.

An Wohngebäuden, den Quellen des Radverkehrs, müssen ebenfalls gute Fahrradabstellanlagen vorhanden und leicht erreichbar sein, wenn das Fahrrad zum bevorzugten Verkehrsmittel werden soll. Die Gemeinde kann bei der Aufstellung von B-Plänen Vorgaben zur Schaffung von Fahrradstellplätzen machen und Bauherren generell auf den Bedarf hinweisen.

4.2 Maßnahmen für den Fußverkehr

Um das Zufußgehen sicher und attraktiv zu machen, muss eine durchgehende Infrastruktur für den Fußverkehr vorhanden sein. Je nach bereits vorhandener Infrastruktur, den räumlichen Verhältnissen und der gesamten Verkehrsbelastung bei Straßen sind unterschiedliche Maßnahmen empfehlenswert.

4.2.1 Verbreiterung von Gehwegen

Die Gehwege in Gemeindegebiet entsprechen nicht überall den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen. Als Mindestmaß gilt 2,50 Meter einschließlich Seitenabständen, damit sich zwei Personen ungehindert begegnen können. Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr akzeptabel. Zu den Mindestmaßen der Gehwegbreite kommen pauschale Zuschläge z.B. für Verweilflächen vor Schaufenstern (+ 1 m), an Haltestellen (mindestens + 1,50 m) vor Ruhebänken (mindestens + 1 m) sowie Sicherheitsabstände zu Fahrbahn und Hindernissen.

Für eine angemessene Dimensionierung von Gehwegen sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen, unter anderem

- (1) die Größe und Zusammensetzung von Fußgängerströmen (z.B. Anteil mobilitätseingeschränkter Personen/ Kinder in Begleitung / Mitführen von Gepäck oder Gegenständen)
- (2) der Verkehrsstärke der jeweiligen Straße
- (3) der Nutzung und Funktion des bebauten Gebietes (z.B. Wohnnutzung, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten)
- (4) Vorhandensein von Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum (z.B. Bänke, Haltestellen, Verweilflächen vor Schaufenstern)
- (5) Sicherheitsabstände zu festen und beweglichen Hindernissen; und nicht zuletzt
- (6) Kriterien der Umfeldqualität, der Maßstäblichkeit des Straßenraumes und der Aufenthaltsqualität.

Das vorhandene Straßennetz im Gemeindegebiet lässt einen generellen Um- und Ausbau der Gehwege auf Mindestbreite nicht zu. In Tempo 30 Zonen ist die Verbreiterung der Gehwege nicht zwingend erforderlich. Priorität für den Ausbau haben die Haupttrouten.

4.2.2 Anlage neuer Gehwege

An einigen Haupt- und Nebenrouten gibt es außerorts überhaupt keine Gehwege. Durch ein Bord abgetrennte neue Gehwege sollten generell 2,50 m breit angelegt werden.

Neue Gehwege können auch ohne Bord durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt werden. Eine Trennung durch Hecken oder Knicks ist nicht zu empfehlen, damit der Sichtkontakt zwischen Fahrbahn und Gehweg erhalten bleibt.

Bei Fahrradstraßen können Gehwege auch durch Markierungen von der Fahrbahn abgeteilt werden.

4.2.3 Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche

Reine Wohnstraßen, die bisher über keine Gehwege verfügen, können relativ einfach in verkehrsberuhigte Bereiche umgewandelt werden. Dadurch wird die bisherige Fahrbahn zu einer Multifunktionsfläche und es gelten besondere Regeln:

- Schrittgeschwindigkeit, Überholverbot; Rechts vor Links
- Kraftfahrzeuge sind gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden wartepflichtig und haben eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen.
- Fußverkehr hat grundsätzlich Vorrang. Kinder dürfen in dem gesamten Bereich spielen. Dies bedeutet auch, dass sie die ganze Fahrbahn für sich in Anspruch nehmen können, wenn sie dies möchten. Autoverkehr hat notfalls zu warten.

- Das Parken ist nur auf den speziell gekennzeichneten Flächen erlaubt. Das Be- und Entladen eines Fahrzeugs sowie das Ein- und Aussteigen ist hingegen überall gestattet.

Verkehrsberuhigte Bereiche bilden große Aufenthaltsbereiche und geben dem Fußverkehr Vorrang vor allen anderen Mobilitätsformen.



Abbildung 18: Umgestaltung Straßenraum zur Gemeinschaftsstraße

4.2.4 Erneuerung Beläge

Ein häufig genannter Kritikpunkt ist der Zustand der Gehwegbeläge. Beschädigte oder geflickte Gehwege sowie der Wechsel von einer zur anderen Belagsart bilden Stolperfallen. Pfützen machen unbefestigte Wege bei Schlechtwetter unbegehrbar. Vorrangig ist die Sanierung der Gehwege an den Hauptrouten und Fußweg-Routen, die durchgängig barrierearm und ganzjährig nutzbar sein müssen.

4.2.5 Pflege und Instandhaltung

Die regelmäßige Reinigung der Gehwege ist ganzjährig geboten. Dies ist eine Pflicht der Anlieger bzw. Eigentümer. Verunreinigung durch Hundekot ist ein häufiger Beschwerdegrund. In den Herbst- und Wintermonaten sind die Wege von Laub, Schnee und Eis zu befreien. Im Frühjahr und Sommer schränkt Bewuchs den nutzbaren Bereich ein.

4.2.6 Querungshilfen

Um Hauptverkehrsstraßen leicht überwinden zu können, sind verschiedene Formen von Kreuzungsanlagen mit dem fließenden Verkehr, i.d.R. als Querungshilfen bezeichnet, möglich. An allen Querungsmöglichkeiten müssen die Borde abgesenkt werden, um das Queren auch mit Kinderwagen, Rollatoren, Kinderfahrrädern etc. zu erlauben.

Mittelinseln

Als Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen sind Mittelinseln sinnvoll. Sie teilen den querenden Verkehr auf jeweils eine Fahrbahn je Fahrtrichtung. Dadurch können sich die Fußgänger beim Warten auf eine Fahrtrichtung konzentrieren. Wichtig ist eine ausreichende Dimensionierung der Mittelinseln. Es muss genügend Platz für mehrere Wartende sein und die Breite muss das gleichzeitige Queren mehrerer Personen von beiden Seiten ermöglichen. Wenn Radfahrer die Mittelinsel mitbenutzen, sollte sie so dimensioniert werden, dass auch ein Fahrrad mit Anhänger darauf Platz findet. Mittelinseln in Straßen mit

Buslinienverkehr müssen so gestaltet werden, dass die Fahrgäste im Bus nicht durch die Verschwenkungen ins Schleudern kommen können. Mittelinseln sind mit anderen Formen, etwa Fußgängerüberwegen, kombinierbar.

Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“)

Innerorts (bei Tempo 50) sind Fußgängerüberwege eine gute Lösung, wenn Hauptrouten Erschließungsstraßen kreuzen. Auf Fußgängerüberwegen haben Zu-Fuß-Gehende Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr. Dadurch entfällt die Wartezeit, wie sie bei der Steuerung durch Lichtsignalanlagen entsteht.

Gehwegvorstreckungen

Bei Parkstreifen und zur optischen Einengung können Gehwegvorstreckungen („Gehwegnasen“) angeordnet werden. Auch diese Maßnahme ist mit anderen Formen kombinierbar.

Gehwegüberfahrten

Gehwegüberfahrten, die Fortsetzung von Gehwegen über einmündende Straßen, haben auch eine verkehrsrechtliche Bedeutung. Dadurch wird die einmündende Straße untergeordnet, einfahrende Fahrzeuge werden wartepflichtig. Dadurch kann in Tempo-30-Zonen bzw. entlang von Fahrradstraßen außerdem die Rechts-vor-Links-Regel außer Kraft gesetzt werden. Gehwegüberfahrten erfordern eine sehr sorgfältige Gestaltung.

Über Grundstückszufahrten sollten Gehwege generell ohne Veränderung hinweggeführt werden, um allen Verkehrsteilnehmern den Vorrang des Fußverkehrs deutlich zu machen. Die ggf. notwendige Bordabsenkung sollte durch ein geformtes Bord auf den äußersten Rand des Gehwegs beschränkt werden.

4.2.7 Gestaltung von Einmündungen

Einmündungen sollten so gestaltet werden, dass sie für diejenigen, die den Gehweg nutzen, möglichst einfach zu überwinden sind. Ausrundungen von Einmündungen sind häufig viel zu großzügig dimensioniert und fördern ein schnelles Ein- und Ausbiegen ohne ausreichende Rücksicht auf querenden Fußverkehr. Bei der Umgestaltung einer Kreuzung kann dies baulich geändert werden.

4.2.8 Beleuchtung

Zukünftig soll die Straßenbeleuchtung auf eine gute Ausleuchtung der Gehwege ausgerichtet werden, da der motorisierte Verkehr den Straßenraum mit Scheinwerfern selbst erhellt. Die Schaffung von gut ausgeleuchteten Verbindungen, insbesondere auch an abseits der Straßen geführten Fußwegen ist das Ziel. Hierbei sind die Gehwege und Abkürzungen rund um die Bahnhöfe hervorzuheben, aber auch die Promenade zwischen den Ortsteilen Halstenbek und Krupunder. Gerade für die Beleuchtung in den naturnahen Räumen der Bauschulen ist dabei auf die Belange des Insektenschutzes zu achten, u.a. durch die richtige Farbwahl und eine ggf. dynamische Beleuchtungsintensität.

4.3 Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

Um das Hauptnetz Kfz-Verkehr zu optimieren, werden insgesamt 11 Projekte (K1- K11) vorgeschlagen, die verschiedene Maßnahmen beinhalten. Diese Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, die Effizienz des Kfz-Verkehrs zu steigern und mit weniger Kraftfahrzeugen mehr und bessere Mobilität zu erreichen. Die weiterhin notwendigen Kfz-Fahrten sollen sicher und emissionsarm in möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit stattfinden. Der Flächenverbrauch durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr soll reduziert werden. Dazu werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

4.3.1 Erneuerung und Anpassung der Fahrbahn

Bei allen umfassenden Straßenerneuerungen soll die Fahrbahnbreite der Funktion der Straße und der vorgesehenen zulässigen Geschwindigkeit (in Halstenbek fast überall 50 bzw. 30 km/h) angepasst werden. Für Hauptverkehrsstraßen bedeutet dies eine Fahrbahnbreite von 6,5m. Für Erschließungsstraßen richtet sich der Querschnitt nach den Nutzungsansprüchen und städtebaulichen Bedingungen. Beim Entwurf von Umbaumaßnahmen soll die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) angewandt werden.



Abbildung 19: Einengung der Fahrbahn auf 6,5 m und gleichzeitige Verbreiterung der Geh- und Radwege Dockenhuder Chaussee

4.3.2 Umgestaltung Knotenpunkt

Knotenpunktumgestaltungen haben zum Ziel, die Sicherheit zu erhöhen, Überquerungsmöglichkeiten zu schaffen und die Anbindung untergeordneter Straßen an die Hauptverkehrsstraßen zu verbessern. Für das Hauptnetz Kfz-Verkehr in Halstenbek werden folgende Optionen vorgeschlagen:

Signalisierung Knotenpunkt und Grüne Welle

An der stark befahrenen L104 sollen zwei Knotenpunkte zusätzlich mit einer Vollsignalisierung ausgestattet werden, um einerseits die Querung der Schulroute (Feldstraße) und einer Radhaupttroute (Datumer Straße) zu ermöglichen und andererseits das Einbiegen auch für den Kfz-Verkehr aus den Seitenstraßen zu erleichtern. Alle Lichtsignalanlagen entlang der L104 sollen nach Möglichkeit zu einer Grünen Welle zusammengeschaltet werden.

Kreisverkehrsplätze

Kreisverkehre haben den Vorteil, dass kaum Wartezeiten entstehen und der Kfz-Verkehr flüssig bleibt. Dafür brauchen Kreisverkehrsplätze deutlich mehr Platz als konventionelle Kreuzungen. Die Radverkehrsführung muss konsistent mit dem weiteren Verlauf in den abzweigenden Straßen gelöst werden. Für den Fußverkehr sind Fußgängerüberwege oder Mittelinseln als Querungshilfen erforderlich.

Gehwegüberfahrten

Die Fortsetzung von Gehwegen über Einmündungen von Erschließungsstraßen oder Fahrradstraßen hinweg in Form von sogenannten Gehwegüberfahrten ist nicht nur eine fußgängerfreundliche Lösung, sondern führt auch zur Vorfahrtberechtigung gegenüber den einmündenden Straßen. Die Rechts-vor-Links-Regelung ist dann außer Kraft, so dass der Verkehr gleichmäßiger fließen kann. Die Gehwegüberfahrten müssen sorgfältig und eindeutig gestaltet werden mit einem durchgehenden Bord entlang der bevorrechtigten Straße und erkennbarer Fortsetzung des Gehwegs ohne Unterbrechung durch Borde. Der Eingang zu verkehrsberuhigten Bereichen, die immer untergeordnet sind, sollte so gestaltet werden.

4.3.3 Neuordnung des Parkens im Straßenraum

Eine Neuordnung des Parkens soll im Hauptnetz Kfz-Verkehr erreichen, dass sich der Kfz-Verkehr jederzeit begegnen kann und nicht ins Stocken kommt, weil Gegenverkehr abgewartet werden muss. Auf den Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen in Halstenbek ist das Parken und Halten auf der Fahrbahn generell einzuschränken. Das Parken ist nur dort, wo Parkstreifen oder Parkbuchten baulich neben der Fahrbahn eingerichtet werden können, möglich. Diese Parkplätze sollen an erster Stelle für CarSharing-Fahrzeuge und für den Lieferverkehr zur Verfügung stehen. Langfristig sollen alle öffentlichen Parkplätze mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden.

In den Wohnstraßen ist das einseitige Parken auf der Fahrbahn nur bei einer Fahrbahnbreite von mindestens fünf Metern möglich, damit Müllabfuhr und Rettungsfahrzeuge passieren können. In Fahrradstraßen ist das Parken so zu organisieren, dass eine durchgängige Fahrgasse von 4m Breite zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75m zu parkenden Autos verbleibt. Anwohnerparken soll möglichst auf die privaten Grundstücke verlagert werden.

Um die Verkehrsprobleme an den Schulen zu reduzieren, sollen Hol- und Bringzonen im Abstand von mindestens 250m zu den Schulen geschaffen werden. Dazu nimmt Halstenbek an einem Projekt in der Metropolregion Hamburg teil.

4.3.4 Park & Ride und Anwohnerparken an den S-Bahnstationen

Die beiden S-Bahnstationen in Halstenbek sind attraktiv u.a. für Pendlerinnen und Pendler nach Hamburg, die von der Autobahn A23 in die S-Bahn wechseln wollen, weil die Entfernung kurz ist und die Verkehrsbelastung auf der Autobahn in dem Bereich zunimmt. Außerdem sind die Park&Ride-Anlagen an den folgenden S-Bahnstationen in Hamburg kostenpflichtig. Eine Ausdehnung der Park&Ride-Kapazitäten, die am Haltepunkt Halstenbek auf dem ehemaligen Güterbahnhof flächenmäßig möglich wäre, wird dennoch nicht empfohlen. Dadurch würde die Zufahrtsstrecken zusätzlich stark belastet. Der Anschluss der beiden Park&Ride-Parkplätze an das Hauptverkehrsstraßennetz ist mangelhaft und nicht ausbaufähig.

Das Park&Ride-Angebot sollte regional koordiniert und innerhalb des HVV-Bereiches auch unter Berücksichtigung von Tarifgrenzen und Parkgebühren abgestimmt werden. Die Auslastung der Park&Ride-Parkplätze kann durch Parkraumsensorik und internetbasierte Kommunikation optimiert werden.

Um die Wohnstraßen im unmittelbaren Umfeld der S-Bahnstationen von parkenden Pkws der Pendlerinnen und Pendler zu entlasten, sollte hier jeweils auf beiden Seiten der Bahnstrecke eine Parkraumbewirtschaftungszone mit Bewohnerparken eingerichtet werden. Dazu muss im Vorfeld die Zahl der Parkplätze sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf Privatgrundstücken detailliert ermittelt werden.

Wer einen oder mehrere Pkw besitzt, muss selbst dafür sorgen, dass am Wohnort ein Stellplatz zur Verfügung steht. Vermieter müssen dafür ausreichend Parkplätze schaffen und Alternativangebote schaffen, die den Autobesitz reduzieren. Sofern eine Ablösung von Stellplätzen entsprechend der Stellplatzverordnung erfolgt, sollten die Geldbeträge vorzugsweise für den Radverkehr und den ÖPNV verwendet werden.

4.4 Maßnahmen zu ÖPNV und CarSharing

Zur Verbesserung des ÖPNV und zur Einführung von CarSharing schlägt der Verkehrsentwicklungsplan insgesamt elf Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel vor. Von Seiten der Gemeinde kann vor allem die Infrastruktur an den ÖPNV- und CarSharing-Stationen verbessert bzw. geschaffen werden.

4.4.1 Taktverdichtung S-Bahn und Buslinien

Für eine Angebotsverbesserung im Bereich des ÖPNV muss die Gemeinde sich mit dem Kreis Pinneberg als Besteller und ggf. direkt mit dem Hamburger Verkehrsverbund und den Betreibern abstimmen. Die Vorschläge aus der Gemeinde sollten dort regelmäßig bekannt gemacht werden und bei Fortschreibungen des Nahverkehrsplanes und der Angebote entsprechend berücksichtigt werden. Die Voraussetzungen durch Schaffung und Erweiterung von Haltestellen muss die Gemeinde schaffen.

4.4.2 Mobilitäts-HUB Siebentunnel: Regionalbahnhaltstelle und Radstation

Die Schaffung einer Regionalbahnhaltstelle in Krupunder am Siebentunnel ist als Mobilitäts-HUB (Umsteigepunkt zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln) ein Zukunftsprojekt mit Bedeutung über die Gemeindegrenzen hinaus und sollte als solches an den Kreis, die Nachbargemeinden, das zuständige Ministerium und die NAH.SH kommuniziert werden. Als Mobilitäts-HUB soll die Regionalbahnstation mit einer großen Radstation und weiteren Mobilitätsangeboten (Bus, S-Bahn, CarSharing, BikeSharing) verbunden werden.

Der notwendige Platz für die Bahnsteige ist in Krupunder am Siebentunnel vorhanden. Für eine Radstation wäre zwischen den Regionalbahngleisen und den ICE-Abstellgleisen voraussichtlich ausreichend Platz. Die Erschließung sollte durch Verlängerung des Bahnsteigzugangs zur S-Bahn und für die Radstation direkt über die Fahrradstraße Siebentunnel erfolgen. Die Radstation sollte einen direkten Zugang zu den Bahngleisen bekommen. So wird eine enge Verbindung des kommunalen Radnetzes und des Rad-schnellweges mit dem Regionalbahnnetz und ein leichter Übergang geschaffen. Die Radstation sollte entsprechend für eine Nutzung auch durch die Nachbargemeinden ausgelegt werden, mindestens tausend Fahrradabstellplätze bekommen und mit Serviceeinrichtungen wie einer Werkstatt ausgestattet werden. Die geplante Sanierung des Siebentunnels sollte genutzt werden, um entsprechende Voraussetzungen für den Bau und Erschließung einer Regionalbahnhaltstelle und einer Radstation zu schaffen.

4.4.3 Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen an den S-Bahnhaltepunkten sorgen für eine optimale Verknüpfung der Verkehrsträger und ein besonders attraktives Angebot für umweltfreundliche Mobilität. Die Bike+Ride-Kapazitäten sollen bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dazu wird in Halstenbek eine Sammelschließanlage für Fahrräder am südöstlichen Bahnsteigzugang, der zusätzlich barrierefrei erschlossen werden soll, vorgeschlagen. Die Bushaltestellen und Wartebereiche sollen langfristig ausgebaut werden.

An Mobilitätsstationen soll neben dem ÖPNV (inkl. Taxisstand) und Angeboten zum Fahrradparken vor allem ein attraktives CarSharing-Angebot durch gut sichtbare, zugangsnahen Stationen mit mehreren Fahrzeugen unterschiedlicher Kategorien (vom Kleinwagen bis zum Kleinbus) geschaffen werden. Zusätzlich sind hier jeweils Fahrradverleihstationen als Ableger des Hamburger Stadtrad-Systems sinnvoll. Außerdem sollten ausleihbare Lastenräder angeboten werden. Diese können entweder Teil des CarSharing-Angebotes sein oder zum Stadtrad-System gehören.

4.4.4 Aufbau CarSharing-Stationen in Wohngebieten

In Wohngebieten sollen CarSharing-Stationen strategisch günstig für die Nutzung und gut sichtbar im Straßenraum in Parkbuchten am Straßenrand der Erschließungsstraßen bzw. Wohnstraßen platziert werden. Die CarSharing-Stationen bestehen in der Regel aus zwei Stellflächen und einer Ladesäule, die für das CarSharing reserviert werden. Die Stellplätze sollten jeweils die attraktivsten in der Straße sein und durch Schilder markiert werden.

Der Aufbau der Stationen sollte in Abstimmung mit dem Betreiber der CarSharing-Fahrzeuge erfolgen, damit ein optimales Angebot entsteht. Die Gemeinde kann das CarSharing-Stationsnetz als Konzession ausschreiben oder direkt vergeben und sollte sich dazu weiter beraten lassen.

5. Maßnahmenkatalog und Kosten

5.1 Radverkehr

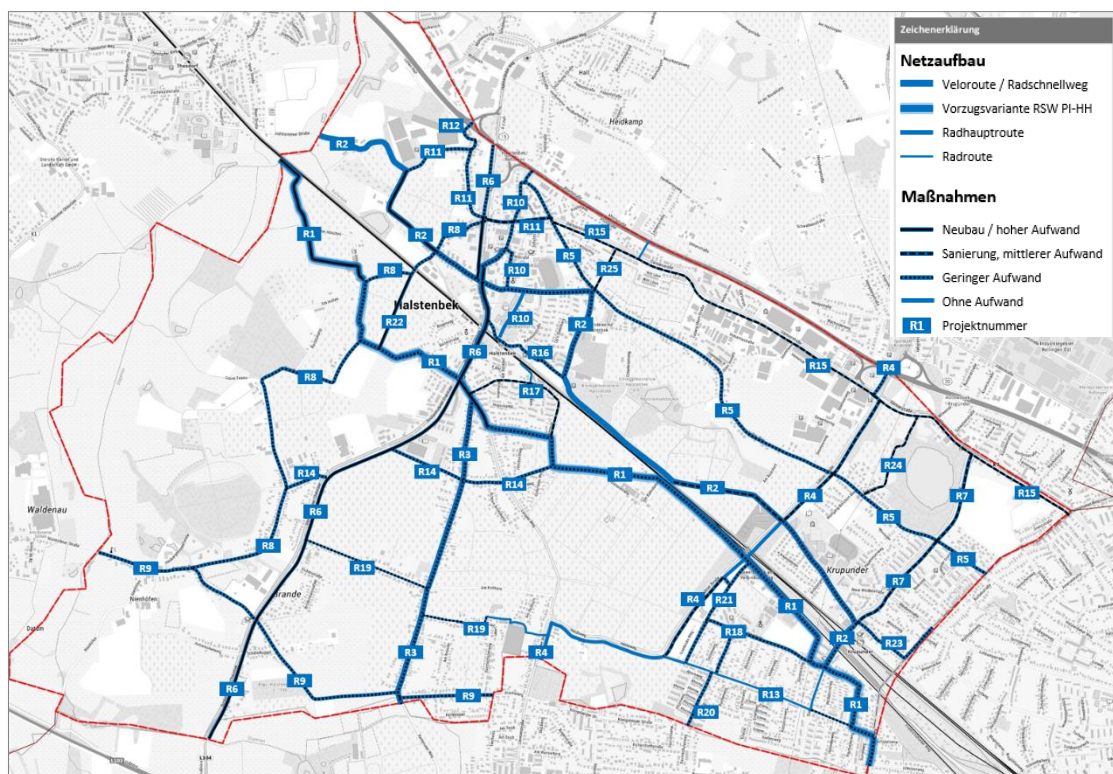


Abbildung 20: Maßnahmen im Hauptnetz Radverkehr

Nr.	Projekt	Nettobaukosten [€]	Prio
R1	Radschnellweg Elmshorn - Hamburg	¹ 11.900.000	1
R2	Schulroute: Siebentunnel, Bickbargen, Königstraße, Feldstraße, Magdalenenallee, Thesdorfer Weg	1.325.000	1
R3	Veloroute Friedrichshulder Weg	114.000	1
R4	Radhaupttroute Lübzer Straße	790.000	2
R5	Radhaupttroute Eidelstedter Weg	237.000	2
R6	Radhaupttroute Hartkirchener/Dockenhuder Chaussee	1.486.000	2
R7	Radhaupttroute Seestraße	231.000	2
R8	Radhaupttroute West (Wilhelmstraße - Grüne Twiete)	197.000	2
R9	Radhaupttroute Süd (Datumer Straße - Domänenweg)	142.000	2
R10	Radhaupttroute Ortszentrum Halstenbek (Hauptstraße, Friedrichstraße, Am Lüdemannschen Park)	76.000	1
R11	Radhaupttroute Nord (Thesdorfer/Neuer Weg - Frieden-/Poststraße)	395.000	2
R12	Radhaupttroute Rellingen-1 (A23-Unterführung - Stawedder)	407.000	2
R13	Radroute Heideweg / Siebentunnelweg	in F19, K11	1
R14	Radhaupttroute Heidkampstwierte - Eielkampsweg	80.000	2
R15	Radroute Gärtnerstraße - Altonaer Straße	279.000	2
R16	Radhaupttroute S-Halstenbek Nord (Bahnhofstraße - Am Schützenplatz)	39.000	2

¹ Die Kosten für den Radschnellweg Elmshorn – Hamburg sind den Steckbriefen aus der Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hamburg entnommen. Es handelt sich hierbei um Bruttokosten inkl. Planung.

R17	Radroute S-Halstenbek Süd (Hagenwisch)	51.000	1
R18	Fahrradzone Baumsiedlung (Haselweg / Lindenweg)	61.000	1
R19	Radroute Langkoppelweg - Birkenallee	104.000	2
R20	Radhauptroute Schenefeld Ahornweg	22.000	1
R21	Radhauptroute Verbindungsweg	35.000	1
R22	RSW Abkürzung Heckenweg (Wilhelmstraße - Bartelstraße)	255.000	3
R23	Radhauptroute Bickbargen-Mittelstiege	39.000	3
R24	Radroute Seegrabenweg	126.000	3
R25	Radroute Eidelstedter Weg - Rellingen Laubenstraße	in F22	2

5.2 Fußverkehr

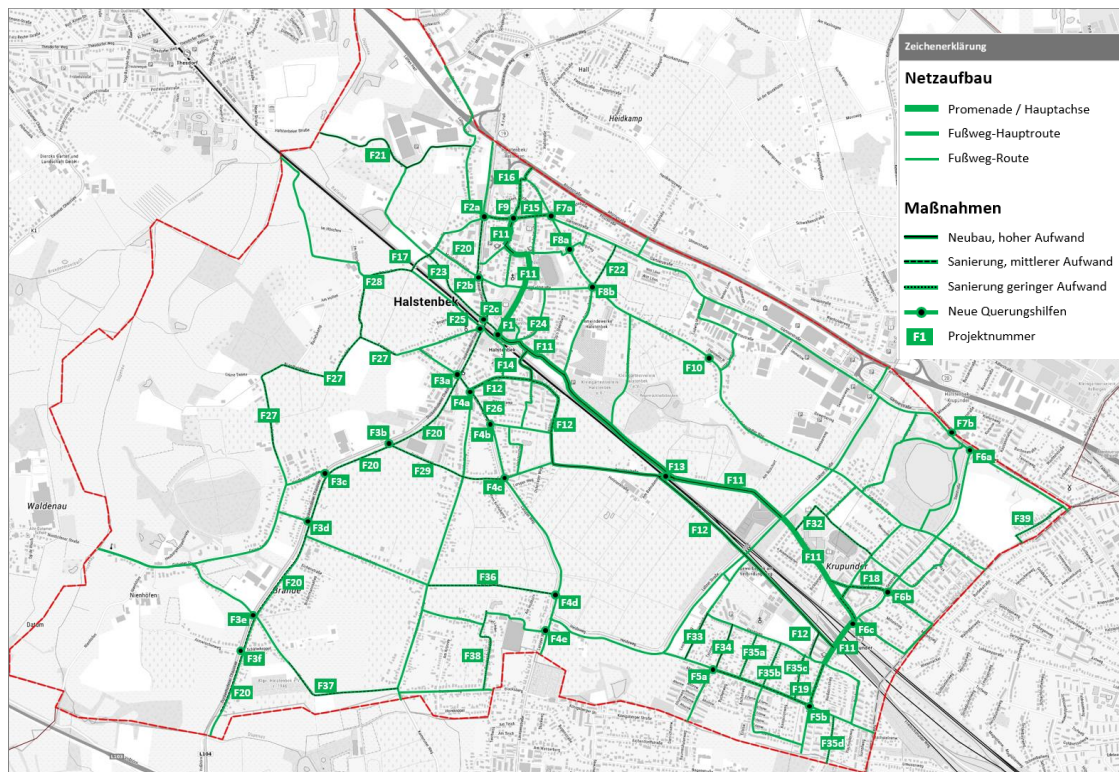


Abbildung 21: Maßnahmen im Hauptnetz Fußverkehr

Nr.	Projekt	Nettobaukosten [€]	Prio
F1	Querungshilfe Bahnhofstraße/Am Lüdemannschen Park	23.000	1
F2	Querungshilfen Hartkirchener Chaussee	184.000	1
F3	Querungshilfen Dockenhuder Chaussee	750.000	1
F4	Querungshilfen Neuer Luruper Weg, Luruper Weg	206.000	1
F5	Querungshilfen Heideweg	36.000	1
F6	Querungshilfen Seestraße	431.000	1
F7	Querungshilfen Gärtnerstraße	23.000	1
F8	Querungshilfen Königstraße	36.000	1
F9	Querungshilfen Poststraße	in K4	1
F10	Querungshilfe Eidelstedter Weg	22.000	1
F11	Promenade zwischen den Ortszentren Halstenbek und Krupunder	450.000	1
F12	Hauptroute südlich der S-Bahn zwischen Halstenbek und Krupunder	1.720.000	2
F13	Bahnbrücke zwischen Hauptroute und Promenade	1.207.000	3
F14	Barrierefreie Bahnquerung am Haltepunkt Halstenbek	keine Berechnung	2
F15	Hauptroute Friedensstraße/Poststraße	in K4	2
F16	Hauptroute nach Rellingen	48.000	2
F17	Unterführung Wilhelmstraße/Am Hollen	45.000	2
F18	Hauptroute Neue Weidenstraße	80.000	2
F19	Hauptroute Heideweg/Siebertunnelweg	218.000	2
F20	Hartkirchener Chaussee, Dockenhuder Chaussee	in R6	2
F21	Thesdorfer Weg	32.000	3
F22	Verbindung Feldstraße/Gärtnerstraße	38.000	2
F23	Verbindung Bahnhofstraße/Wilhelmstraße	66.000	3
F24	Hauptroute Bahnhofstraße	31.000	2

F25	Verbindung Schwarzer Weg/Am Bahnhof	107.000	3
F26	Neuer Luruper Weg	in R1	2
F27	Grüne Twiete, Brandheideweg, Am Redder, Bartelstraße	123.000	3
F28	Bartelskamptwiete, Am Hollen	89.000	3
F29	Eilkampsweg	137.000	3
F31	Verbindung Am Hollen/Bartelskamp	64.000	3
F32	Gehweg hinter dem Wolfgang-Borchert-Gymnasium	160.000	1
F33	Verbindungsweg	40.000	1
F34	Lindenweg	39.000	2
F35	Akazienweg, Ulmenweg, Ginsterstieg, Holunderweg	k. B.	2
F36	Am Hollhorn	100.000	2
F37	Olenmoorweg	152.000	2
F38	Baumschulenweg	58.000	1
F39	Grenzweg	13.000	2

5.3 Kfz-Verkehr

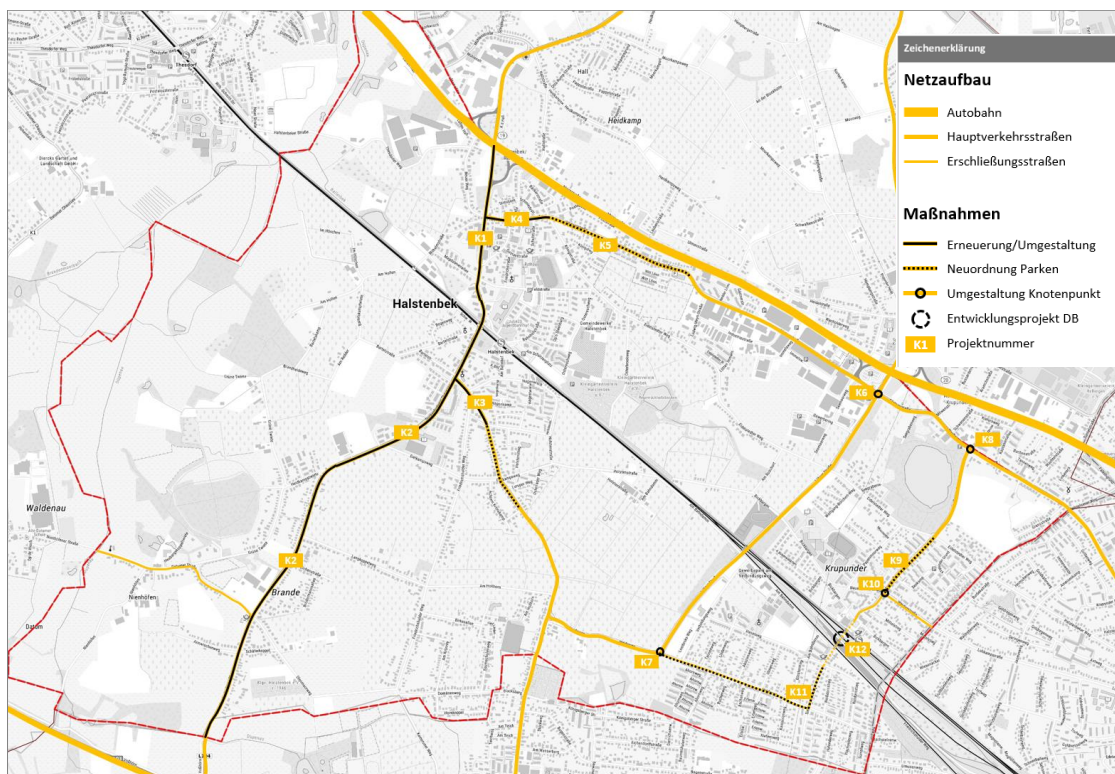


Abbildung 22: Maßnahmen im Hauptnetz Kfz-Verkehr

Nr.	Projekt	Nettobaukosten [€]	Prio
K1	L104 Hartkirchener Chaussee	3.375.000	2
K2	L104 Dockenhuder Chaussee	1.552.000	2
K3	Neuer Luruper Weg	247.000	2
K4	Friedenstraße/Poststraße	291.000	2
K5	Gärtnerstraße	345.000	2
K6	Knoten Gärtnerstraße/Lübzer Straße	564.000	2
K7	Knoten Lübzer Straße/Heideweg	564.000	3
K8	Knoten Altonaer Straße/Seestraße	107.000	2
K9	Seestraße	479.000	2
K10	Knoten Seestraße/Weidenstraße	keine Berechnung	1
K11	Heideweg/Siebertunnelweg	419.000	1

5.4 ÖPNV und CarSharing

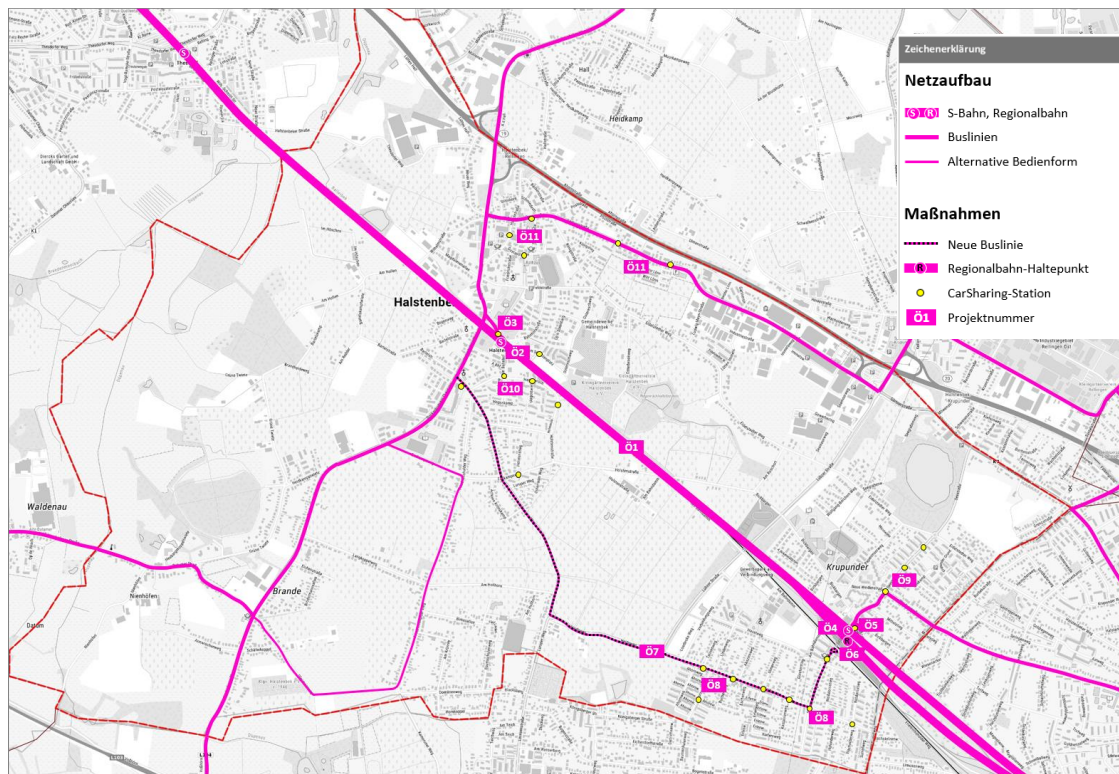


Abbildung 23: Maßnahmen ÖPNV und CarSharing

Nr.	Projekt	Nettobaukosten [€]	Prio
Ö1	S-Bahnlinie S3	keine Berechnung	2
Ö2	S-Bahn-Haltepunkt Halstenbek barrierefrei	k. B.	2
Ö3	S-Bahn-Haltepunkt Halstenbek Mobilitätsstation	60.000	1
Ö4	S-Bahn-Haltepunkt Krupunder Radstation	k. B.	2
Ö5	S-Bahn-Haltepunkt Krupunder Mobilitätsstation	60.000	1
Ö6	Neuer Haltepunkt an Regionalbahnlinie HH-Elmshorn-IZ	k. B.	2
Ö7	Busanbindung Heidewegsiedlung	k. B.	2
Ö8	CarSharing-Stationen Heideweg	216.000	1-3
Ö9	CarSharing-Stationen Seestraße	81.000	2
Ö10	CarSharing-Stationen Hagenwisch/Holstenstraße	135.000	1-3
Ö11	CarSharing-Stationen Ortszentrum, Gärtnerstraße	162.000	2-3

6. Umsetzungsstrategie

Der Verkehrsentwicklungsplan ist für einen Zeithorizont bis 2035 konzipiert. In diesem Zeitraum müssen deutschlandweit und darüber hinaus die Verkehrssysteme weiterentwickelt und umgebaut werden, um zukünftig klimaneutral zu funktionieren. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan, der dieses Ziel ebenfalls verfolgt, ergibt sich die Chance, im Rahmen dieser Transformation viele positive Entwicklungen für Halstenbek aktiv zu gestalten und die Lebensqualität in der Gemeinde zu erhöhen. Dazu gilt es, alle Akteure und die Bevölkerung mitzunehmen.

6.1.1 Beteiligung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die vorgeschlagenen Maßnahmen bringen für die Bevölkerung teilweise Veränderungen auf ihren gewohnten Wegen und manchmal auch für die Erreichbarkeit von Zielen und Grundstücken mit sich. Deswegen ist es wichtig, bei jedem Einzelprojekt mindestens die betroffenen Anlieger zu beteiligen, Zielkonflikte zu bearbeiten und für sie praktikable Lösung zu finden.

Die Nutzung des Verkehrssystems hängt nicht nur an dessen technischer Qualität, sondern am Ende von der individuellen Entscheidung jeder einzelnen Person ab, wie sie ihre Mobilität gestalten möchte. Die meisten Menschen haben für ihre Wege die Wahl zwischen verschiedenen Optionen, die mehr oder minder attraktiv sind. Kommunikation kann Mobilitätsentscheidungen hin zur stärkeren Nutzung von Fahrrad, Fußweg, ÖPNV und CarSharing fördern und sollte im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements sorgfältig geplant und umgesetzt werden.

Jede Maßnahme sollte durch Öffentlichkeitsarbeit intensiv begleitet werden. Das sorgt für Transparenz des Geschehens und erhöht die Aufmerksamkeit für die nachhaltigen Verkehrsträger. Jedes Signal zur Verbesserung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV und CarSharing hilft im Prozess zu einer langfristigen Verhaltensänderung der Bevölkerung. In diesem Sinne sollte die Gemeinde über Planung, Bau, Eröffnung und Nutzung auch von kleinen Infrastrukturmaßnahmen informieren.

6.1.2 Sofortmaßnahmen und schrittweises Vorgehen

Damit die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes schnell in Schwung kommt, sind Sofortmaßnahmen sinnvoll, die für die Bevölkerung gut sichtbar zukünftige Entwicklungen ankündigen. Dabei sollten Maßnahmen gewählt werden, die auf eine hohe Akzeptanz stoßen und mit geringem Aufwand verbunden sind, wie zum Beispiel:

- Sanierung Fahrbahndecke Fahrradstraße Bickbargen
- Fahrradstraße zwischen Ginsterstieg und Am Bahndamm mit Fahrbahnerneuerung
- Fahrradbügel an Bushaltestellen
- Heckenrückschnitt an beengten Gehwegen

Bei weitreichenderen Maßnahmen kann schrittweise vorgegangen werden, um mehr Akzeptanz zu erreichen und vorhersehbar und behutsam Veränderungen herbeizuführen. Dies betrifft z. B. die Einführung neuer Fahrradstraßen und die Form der Verkehrsbeschränkung auf diesen. Dazu kann ein Verkehrsversuch vorgeschaltet werden, bei dem die neue Qualität der Radverkehrsverbindung schon deutlich werden sollte und die Einschränkungen für den Kfz-Verkehr zunächst probeweise eingeführt werden. Die reine Beschilderung ist sehr günstig, während eine kostenaufwändige Fahrbahngestaltung später nachgeholt werden kann.

Für die Umsetzung des Radschnellweges bietet sich das niederländische Leiterkonzept an. Danach werden zwei Stränge parallel entwickelt (hier Radschnellweg und Schulroute). Über starke Querverbindungen ist jederzeit eine Umleitung von der einen auf die andere Route möglich.

6.1.3 Schlüsselprojekte

Zur Strukturierung der Umsetzung wurden verschiedene Schlüsselprojekte definiert, die teilweise Leuchtturmcharakter haben und Einzelmaßnahmen in größere Zusammenhänge bringen. Das soll die weitere Projektentwicklung unterstützen.

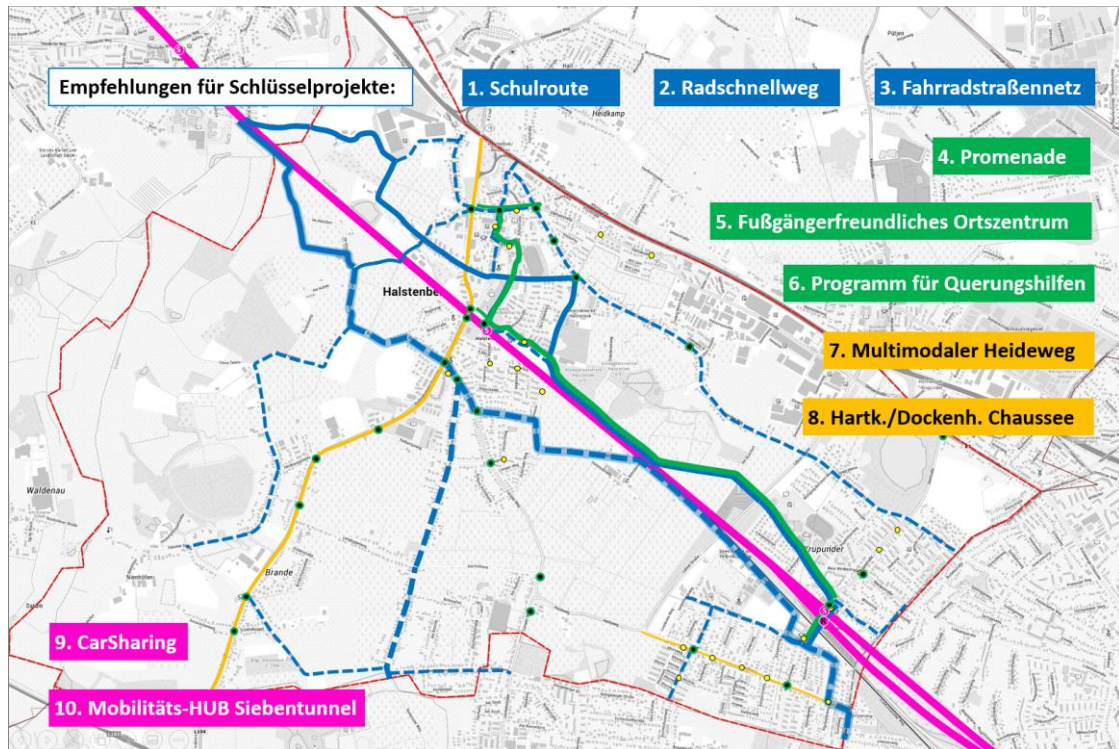


Abbildung 24: Schlüsselprojekte zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes

1. Schulroute

Die Schulroute besteht aus vielen Einzelmaßnahmen, die schon als ein großes Projekt (R02) zusammengefasst sind. Sie hat eine große Bedeutung für die Verbindung der beiden Ortsteile für alle Altersgruppen und ist damit ein Leuchtturm für die Radverkehrsförderung. Ein erster Schritt wäre die Beseitigung der Fahrbahnschäden am Bickbargen im Rahmen einer Instandsetzungsmaßnahme.

2. Radschnellweg

Der Radschnellweg Elmshorn-Hamburg wurde von der Metropolregion entwickelt und in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen. Die weiteren Schritte zur Umsetzung sollten von der Gemeinde aktiv unterstützt werden. Pilotmaßnahmen sind im Rahmen von Fahrbahnerneuerungen möglich.

3. Fahrradstraßennetz

Der Verkehrsentwicklungsplan setzt auf das Instrument der Fahrradstraßen und schlägt ein entsprechendes Netz vor. Die Umsetzung kann mit der Verkehrsbehörde auch im Zusammenhang verhandelt und auf den Weg gebracht werden.

4. Promenade

Die Promenade (F11) stellt ein Leuchtturmprojekt für den Fußverkehr dar. Weitgehend ist sie schon nutzbar. Bei einer stärkeren Frequentierung wäre eine Trennung von langsamen Fußverkehr und schnellem Radverkehr jedoch unerlässlich.

5. Fußgängerfreundliches Ortszentrum

Die Umgestaltung der Hauptstraße zu einem fußgängerfreundlichen Ortszentrum verdeutlicht das große Potenzial der Verkehrsentwicklungsmaßnahmen für Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und damit für die Lebensqualität in der Gemeinde.

6. Programm für Querungshilfen

Die zahlreichen Querungshilfen, die im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagen werden, sollten zu einem Programm zusammengefasst und gestalterisch ähnlich geplant werden. Die Umsetzung kann den- noch in Einzelprojekten und im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen erfolgen.

7. Multimodaler Heideweg

Der Heideweg ist als Erschließungs- und Wohnstraße relativ eng und soll durch eine Kombination von Maßnahmen aufgewertet werden. Durch Einordnung von CarSharing-Stationen, Gehwegüberfahrten, eventuell Bushaltestellen und einzelnen Parkplätzen kann die Straße so umgestaltet werden, dass Tempo 30 eingehalten wird, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.

8. Hartkirchener / Dockenhuder Chaussee

Die Erneuerung der L 104 ist vom Land bereits vorgesehen. Die Einengung der Fahrbahn und die Ver- breiterung des Geh- und Radweges sind ein zusammenhängendes Projekt. Die Maßnahmenvorschläge sollten in der weiteren Planung berücksichtigt und konkretisiert werden.

9. CarSharing

Der Aufbau von CarSharing-Stationen und die Suche nach einem Betreiber müssen als Gesamtprojekt gedacht werden, das sich über einen längeren Zeitraum hinzieht. Dabei sollte immer wieder evaluiert und nachgesteuert werden.

10. Mobilitäts-HUB Siebentunnel

Für dieses Zukunftsprojekt öffnet sich durch die von der Deutschen Bahn geplante Erneuerung der Gleise über dem Siebentunnel gerade ein Fenster, das entsprechend genutzt werden sollte.

6.1.4 Förderprogramme und Modellprojekte

Für viele der vorgesehenen Maßnahmen gibt es geeignete Förderungen, oder andere Baulastträger kön- nen beteiligt werden. Die nationalen Anstrengungen zum Klimaschutz sorgen nicht nur für Rückenwind, sondern sind auch mit vielfältigen Förderprogrammen hinterlegt, die insbesondere für den Radverkehr sehr viele Möglichkeiten bieten:

- Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie)
- Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs
- Klimaschutz durch Radverkehr Förderaufruf
- Sonderprogramm „Stadt und Land“

Eine umfangreiche Zusammenstellung von Finanzierungsinstrumenten und Förderprogrammen bietet der ADFC Schleswig-Holstein. Eine individuelle Beratung bietet RAD.SH durch einen eigenen Förderlot- sen. Mit weiteren Fördermöglichkeiten ist in den nächsten Jahren zu rechnen.

Die Gemeinde Halstenbek kann sich auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans als Modellkommune für eine klimafreundliche Weiterentwicklung des Verkehrssystems und fahrradfreundliche Kommune

profilieren. Dazu sollte die Lagegunst am Stadtrand von Hamburg und der Verlauf des Radschnellwegs durch die Gemeinde genutzt werden.

Auch das in der Gemeinde vorhandene besondere Knowhow als Baumschulstandort sollte in Pilotprojekten eingebracht werden. So wird in Schleswig-Holstein immer noch nach Lösungen für die Bepflanzung mit Bäumen an Radwegen gesucht, die Schäden dauerhaft ausschließen. Die Pflanzung und Pflege von Hecken als Windschutz kann in Halstenbek gut modellhaft erprobt werden.

6.1.5 Strukturen

Für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans braucht es in den nächsten Jahren ausreichend Kapazitäten in der Verwaltung. Planung und Projektsteuerung könnten extern vergeben werden, aber eine Koordinierungsfunktion bleibt in der Verwaltung dringend nötig.

Zur Unterstützung aus der Politik könnte ein Lenkungskreis für den Verkehrsentwicklungsplan als dauerhafte Arbeitsgruppe des Bauausschusses eingesetzt werden. Es sollte eine regelmäßige Evaluation der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes stattfinden.