

# Kisdorfer Straße

## Optimierung der Verkehrssituation

Entwurf 31.03.2021

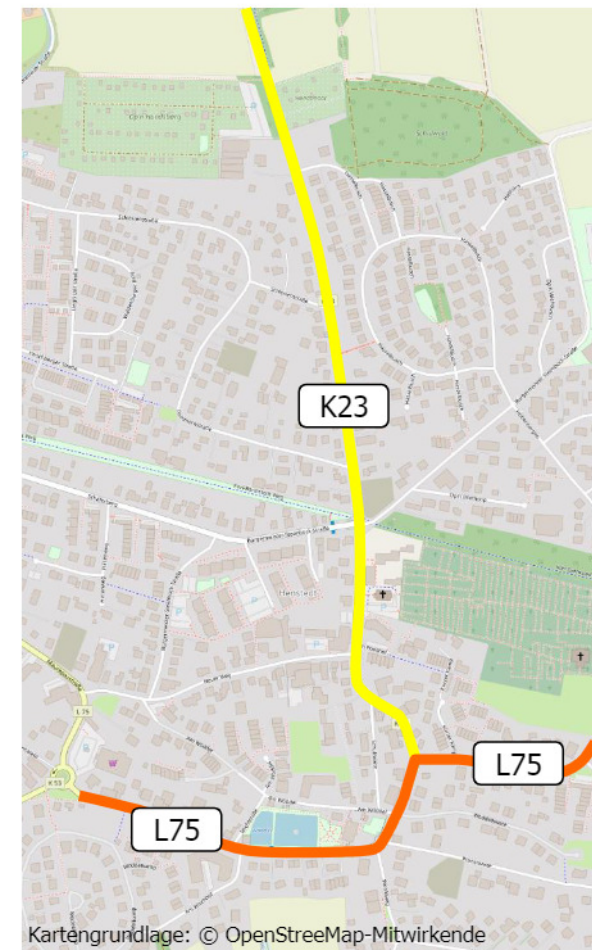
## **Gliederung**

- Analyse der Ausgangssituation
- Analyse der Einzelmaßnahmen
- Umsetzungskonzeption

# Analyse der Ausgangssituation

## Ausgangssituation - Klassifizierung

- Kisdorfer Straße (nördl. Knoten Götzberger Straße):  
Kreisstraße K23
  - Dorfstraße (südl. Knoten Götzberger Straße)  
Landesstraße L75
  - Straßenbaulast für beide: Gemeinde Henstedt-Ulzburg
- Gesamter Straßenzug ist Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes.
- ➔ Verkehrs- und Verbindungsfunktion kommt bei der Gestaltung und Abwägung von Maßnahmen eine bedeutendere Funktion zu als bei einer „einfachen“ Gemeindestraße.





## Ausgangssituation – Fuß- und Radverkehr

- Seitenraumbreiten i.d.R. zwischen 1,5m und 2,5m, an längeren Engstellen auch nur 1,3m – 1,5m; **inkl. Einbauten**
- Keine Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn.
- Sämtliche Anlagen sind nicht barrierefrei.
- Freigabe für den Radverkehr unter Sicherheitsaspekten sehr problematisch, Mindestmaße VwV-StVO / RASt werden deutlich unterschritten → *Verkehrssicherungspflicht?*
- Nur zwei gesicherte Querungsstellen im gesamten Streckenverlauf.





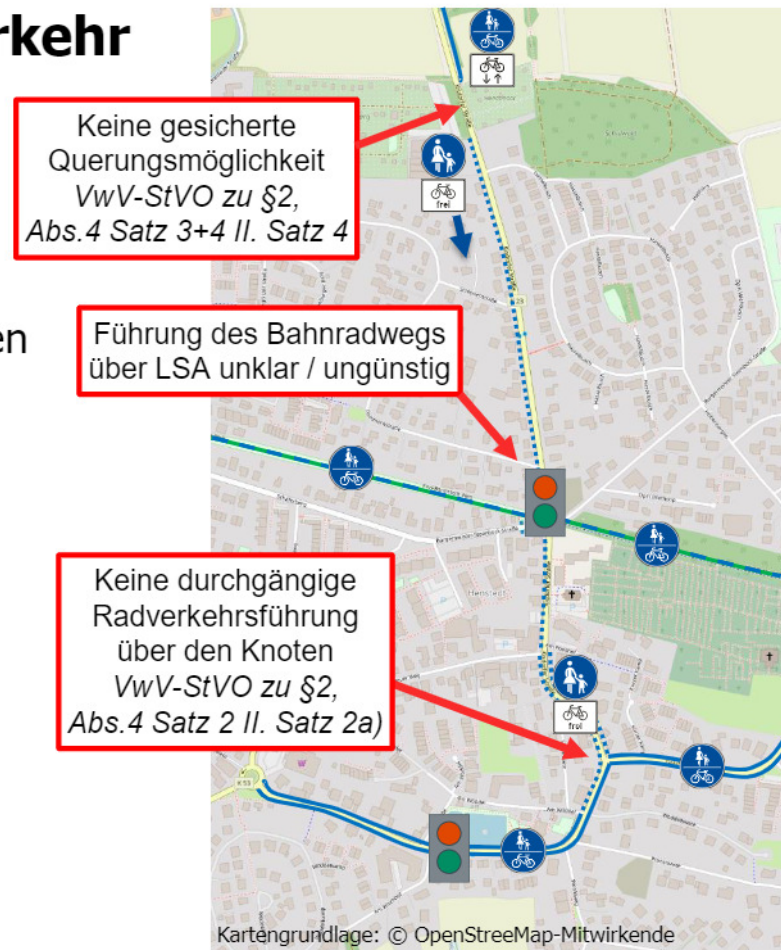
## Ausgangssituation – Fuß- und Radverkehr

### Kisdorfer Straße:

- Rücknahme der Benutzungspflicht positiv ...  
.. aber weiterhin inkonsistente Führung  
Ri Süd: „Rad frei“ bei geringeren Seitenraumbreiten  
Ri Nord: keine Freigabe

### Dorfstraße:

- Benutzungspflicht im Zuge des gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der Dorfstraße ist unverhältnismäßig und rechtlich angesichts der Kfz-Verkehrsstärke nicht haltbar.



## Ausgangssituation – Knotenpunkte

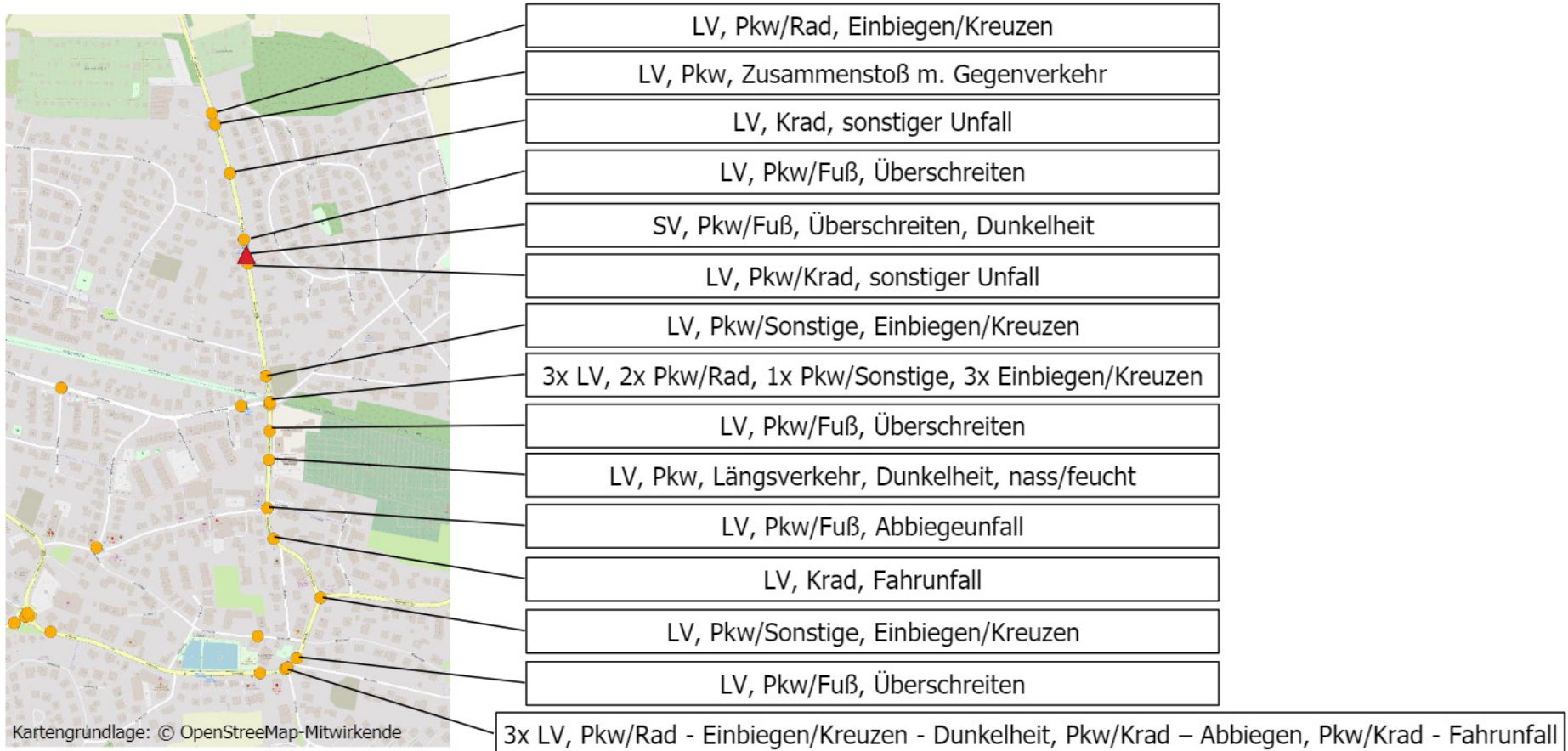
- Kisdorfer Straße – Bürgermeister-Steinbock-Straße:  
bei großen Radien, sehr weit abgesetzte (>12m), schlecht einsehbare mit Gittern erzwungene Querung über den östlichen Knotenarm  
→ für Verkehrsteilnehmende unklare Vorrangregelung  
→ höhere Abbiegegeschwindigkeiten  
➔ unter Sicherheitsaspekten kritisch
- Kisdorfer Straße – Götzburger Straße:  
sehr unsichere Querung über östlichen Knotenarm,  
da sehr langer Querungsweg (>12m) und große Abbiegeradien (→ höhere Abbiegegeschwindigkeiten)







## Ausgangssituation: Unfallgeschehen 2016-2019



## **Ausgangssituation: Unfallgeschehen 2016-2019**

- Knoten Kisdorfer Straße / Bürgermeister-Steenbock-Straße
  - kein Unfallschwerpunkt, aber deutliches Unfallgeschehen
  - unübersichtliche Kreuzungssituation
- Überschreiten-Unfälle im gesamten Streckenverlauf  
mögliche (Mit-)Ursachen:
  - Verkehrsstärke zu hoch für ungesichertes Queren
  - nicht angepasste/überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten
- Fahrurfälle – Unfall mit Gegenverkehr  
mögliche (Mit-)Ursache:
  - nicht angepasste/überhöhte Geschwindigkeiten

## **Fazit Bestandsanalyse und Zielsetzung für Maßnahmenkonzeption**

- Problematische Verkehrssituation mit z.T. erheblichen Sicherheitsdefiziten insbesondere für den Fuß- und Radverkehr
- Keine Leistungsfähigkeitsprobleme

### Zielsetzung:

- Behebung der Sicherheitsdefizite
- Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere auch vor dem Hintergrund der derzeitigen Förderkulisse für den Radverkehr

# Analyse der Einzelmaßnahmen



## **M1: Verkehrssituation und Lärmbelastung**

Nutzung als Ausweichstrecke zur Hamburger Straße verhindern

→ Verkehrsdämpfende Maßnahmen nur im begrenzten Umfang möglich, da klassifizierte Straße und somit explizit auch zur Abwicklung von überörtlichen Verkehren gewidmet.

Lärmbelastung

- Lärmkartierung 2012 und grobe Abschätzung mit Lärmrechner zeigt Lärmbelastung z.T. über den Grenzwerten

## M1: Verkehrssituation und Lärmbelastung

Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen

- Weitergehende Untersuchung erforderlich
- Durchführung mehrtägiger Verkehrszählung
  - Lärmberechnung mit aktuellen Verkehrszahlen

Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien – StV (VkBf. 2007, S. 767)		
Gebiete	Tageszeit	Lärmwerte
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	Tagsüber <sup>1</sup>	70 dB(A)
	Nachts <sup>2</sup>	60 dB(A)
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	Tagsüber <sup>1</sup>	72 dB(A)
	Nachts <sup>2</sup>	62 dB(A)
Gewerbegebiete	Tagsüber <sup>1</sup>	75 dB(A)
	Nachts <sup>2</sup>	65 dB(A)

1 Tagsüber von 6.00 bis 22.00 Uhr  
2 Nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr

Quelle: Schurig 2020, S. 788

Anordnung von Tempo 30 aus anderen Gründen

- Für den gesamten Straßenzug sehr schwierig, da klassifizierte Straße und keine Unfallschwerpunkte bzw. besonderen Gefahrenlagen erkennbar

## M2: Entschärfung Kurvenbereich

Entschärfung durch Begradigung und Verbreiterung

- nur zulasten privater Grundstücke möglich
  - hätte negative Folgewirkungen:
    - schneller, komfortabler befahrbar
    - noch attraktiver als Umgehung zur Hamburger Straße
    - Ggf. Lärmschutzansprüche
  - kein Unfälle mit Personenschaden mit ursächlichem Zusammenhang zur geringen Fahrbahnbreite
- Empfehlung: Aufgrund fehlender Notwendigkeit, negativer Folgewirkungen und erheblicher Kosten **nicht weiterverfolgen**





## M2: Entschärfung Kurvenbereich

Entschärfung durch Verkehrsregelung

- Tempo 30 für alle Fahrzeuge,  
Begründung: Besondere örtliche  
Gefahrenlage aufgrund eingeschränktem  
Bewegungsspielraum durch schmale  
Fahrbahn sowie eingeschränkte Sicht
- Überholverbot für einspurige Fahrzeuge  
aufgrund eingeschränkter Sicht
- Kosten: 1.000,- €
- Priorität: Sehr hoch
- Möglicher Umsetzungszeitraum: kurzfristig (<1 Jahr)



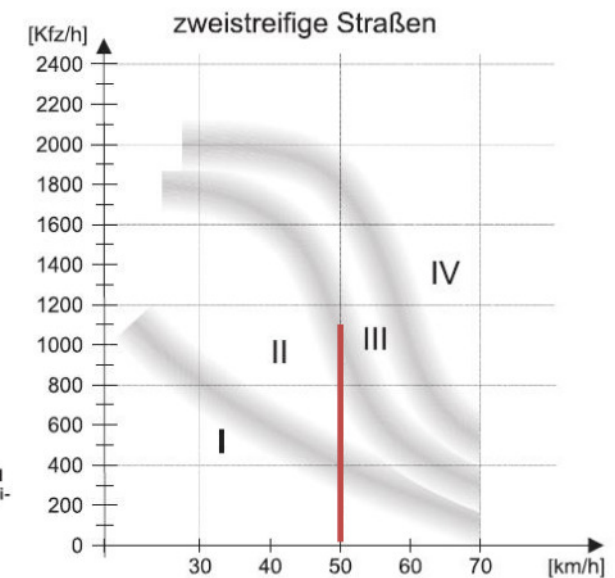
### M3: Möglichkeiten zur Radverkehrsführung

Empfehlung für Radverkehrsanlagen:

Übergangsbereich zwischen

- II Mischverkehr mit zusätzlichen Angeboten wie bspw. Schutzstreifen noch möglich und
- III Trennung vom Kfz-Verkehr auch Sicherheitsgründen ggf. erforderlich

Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)



Quelle: ERA 2010, S. 19



### M3: Möglichkeiten zur Radverkehrsführung

#### Flächenbedarf Schutzstreifen

- Schutzstreifen min. 1,5m  
(1,25m haben sich nicht bewährt)
  - Kernfahrbahn möglichst 5,0m  
(bei 4,5m häufiges Überfahren der Schutzstreifen → Unterhaltungsaufwand)
  - Sicherheitstrennstreifen zw. Schutzstreifen und parkenden Kfz (0,75m)
- **Mindestfahrbahnbreite: 8,0m** (ohne Parken)

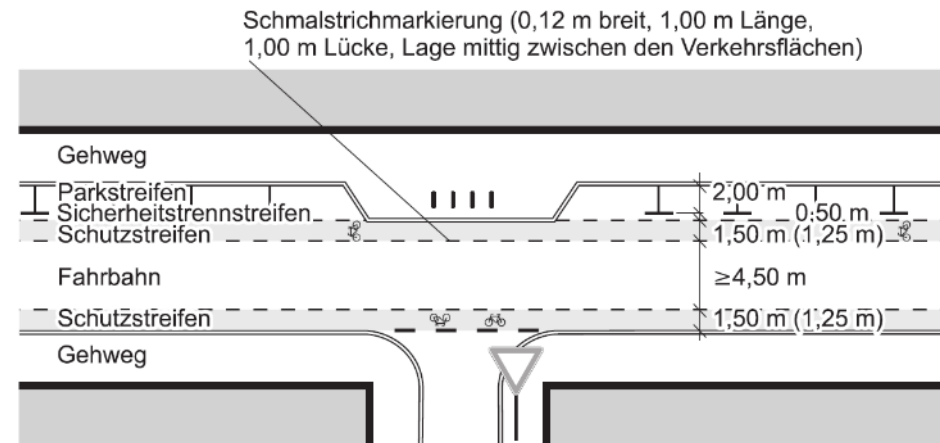


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

Quelle: ERA 2010, S. 22

### M3: Möglichkeiten zur Radverkehrsführung

Flächenbedarf Radfahrstreifen

- Radfahrstreifen min. 1,85m

→ **Mindestfahrbahnbreite: 10,2m**  
(bei 6,5m Kfz-Fahrbahn, ohne Parken)

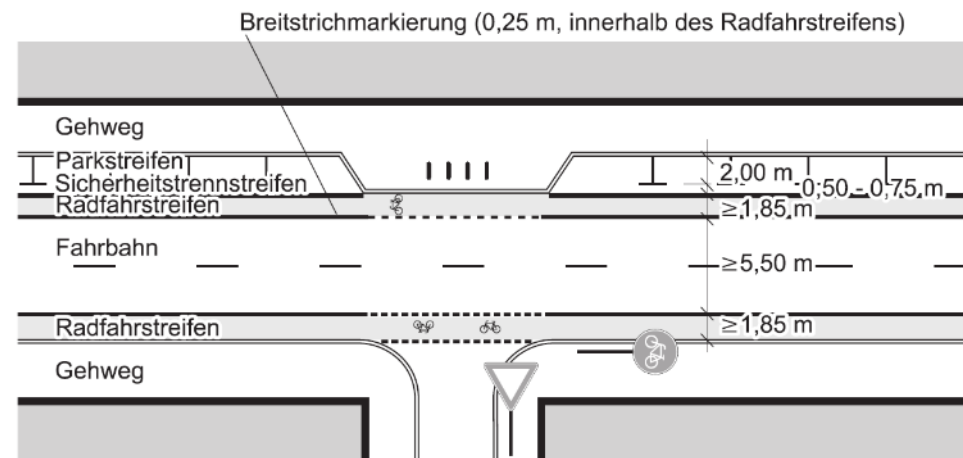


Bild 10: Radfahrstreifen

### **M3: Möglichkeiten zur Radverkehrsführung**

→ Beidseitige Schutzstreifen oder Radfahrstreifen sind bei vorhandenen Fahrbahnbreiten von 6,0m-6,9m nicht umsetzbar

#### Möglicher Ansatz Kisdorfer Straße:



- Schutzstreifen nur in einer Richtung, in der anderen Richtung Gehweg – Rad frei (?)
- nördlich Bürgermeister-Steenbock-Straße bei Fahrbahnbreiten >6,5m realisierbar
- Schutzstreifen auf der westlichen Straßenseite, da geringere Seitenraumbreite und mehr Einmündungen und Grundstückszufahrten

### **M3: Möglichkeiten zur Radverkehrsführung**

#### Möglicher Ansatz Kisdorfer Straße (Forts.):

- Radverkehrsführung auf der Fahrbahn für Kfz-Verkehr sichtbar
- Leicht geschwindigkeitsdämpfend, durch visuelle Einengung der Fahrbahn
- verleiten ggf. zu engerem Überholen
  
- Kosten: ca. 20.000,- € - 25.000,- €  
(ca. 600m Strichmarkierung + Piktogramme + Rotmarkierung Furten + Planungskosten)  
ggf. Förderung aus Radverkehrsförderprogrammen möglich
- Priorität: Hoch, da Hauptroute im Radnetzkonzept
- Möglicher Umsetzungszeitraum: kurzfristig (<1 Jahr)
  
- In der Dorfstraße grundsätzlich auch umsetzbar, aber Landesstraße ...

# M4: Umgestaltung Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Kisdorfer Straße

<b>Nr. 6 Umgestaltung des Knotenpunktes Bgm.-Steenbock-Str. / Kisdorfer Str.</b>	
	
<b>Handlungsbedarf</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• unübersichtlicher Knotenpunkt</li> <li>• unzureichende Sichtverhältnisse</li> <li>• Unfallhäufungsstelle 2011–2013</li> <li>• Unterschreitung von Mindestmaßen gemäß RAS106</li> <li>• ungünstige, umwegige Radverkehrsführung im Zuge des Korl-Barmstedt-Wegs über den Knotenpunkt</li> </ul>	<b>Handlungsempfehlungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau eines Kleinen Kreisverkehrs:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Außenkreisdurchmesser der Kreisfahrbahn: 26 m</li> <li>▪ einstreifige Fahrbahn</li> <li>▪ Kreismittelsel für Schwerverkehr teilüberfahrbar</li> <li>▪ Mittelseln in den Zufahrten (Schaffung von Querungshilfen)</li> </ul> </li> <li>• Verbreiterung der gemeinsamen Geh-/Radwege auf Regelbreite von 2,50 m</li> <li>• Prüfung der Notwendigkeit/ Örtlichkeit der LSA in der nördlichen Zufahrt ggf. Abbau</li> </ul>
<b>Voraussetzungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grunderwerb erforderlich</li> <li>• bei Außendurchmesser von 26 m → max. 25 Tsd. Kfz/24h</li> </ul>	<b>Wirkungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit                         <ul style="list-style-type: none"> <li>→ weniger Konfliktpunkte</li> <li>→ Verbesserung der Übersichtlichkeit</li> <li>→ insbesondere durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/Radfahrer im Zuge des Korl-Barmstedt-Wegs</li> </ul> </li> <li>• Geschwindigkeitsdämpfung</li> <li>• Ggf. Vermeidung der LSA-Betriebskosten (ca. 2.000 Euro pro Jahr) und der Reinvestitionskosten für eine LSA</li> </ul>

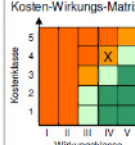
Fortsetzung Maßnahme 6

Wirkungsgefüge

```

    graph TD
      A[Verkehrsberuhigung /  
verträgliche Gestaltung] --> B[Gestaltung der Verkehrsräume  
an Knotenpunkten]
      B --> C[Bgm.-Steenbock-Str. / Kisdorfer Str.]
    
```

Bewertung

<b>Verkehrliche Wirkung</b> <table border="1"> <tr> <td>Bewertungskriterien</td> <td>↔</td> <td>→</td> <td>↔</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Verkehrsqualität</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Verträglichkeit</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nachhaltigkeit</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </table> Wirkungsklasse: IV	Bewertungskriterien	↔	→	↔	Verkehrssicherheit			X	Verkehrsqualität			X	Verträglichkeit	X			Nachhaltigkeit		X		<b>Kosten *</b> <table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kostenbereich [T€] von</th> <th>Kostenbereich [T€] bis</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>280</td> <td>420</td> </tr> <tr> <td>Betriebs-/Unterhaltungskosten (für 40 Jahre)</td> <td>170</td> <td>260</td> </tr> <tr> <td>Gesamtkosten</td> <td>450</td> <td>680</td> </tr> </table> Kostenklasse: 4 * Kosten für Option 1	Kostenart	Kostenbereich [T€] von	Kostenbereich [T€] bis	Investitionskosten	280	420	Betriebs-/Unterhaltungskosten (für 40 Jahre)	170	260	Gesamtkosten	450	680	<b>Kosten-Wirkungs-Matrix</b> 
Bewertungskriterien	↔	→	↔																															
Verkehrssicherheit			X																															
Verkehrsqualität			X																															
Verträglichkeit	X																																	
Nachhaltigkeit		X																																
Kostenart	Kostenbereich [T€] von	Kostenbereich [T€] bis																																
Investitionskosten	280	420																																
Betriebs-/Unterhaltungskosten (für 40 Jahre)	170	260																																
Gesamtkosten	450	680																																

Umsetzbarkeit

kurzfristig    **mittelfristig**    langfristig

Im Prognosehorizont 2025 befindet sich der Knotenpunkt mit etwa 18 Tsd. Kfz/24 h im Grenzbereich der vertretbaren Verkehrsbelastung für einen Minikreisverkehr. Daher wird an diesem Knotenpunkt gemäß „Merblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ ein Kleiner Kreisverkehr empfohlen. Sollte es gelingen, die Verkehrsmengen in den Zuflüssen durch die Stärkung des Umweltverbundes auf 18 Tsd. Kfz/24 h zu begrenzen, könnte ein Minikreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 22 m zur Ausführung kommen. Falls die Einordnung eines Kleinen Kreisverkehrs nicht möglich sein sollte und ein Minikreisverkehr aufgrund der Verkehrsmengen nicht in Frage kommt, empfiehlt sich dennoch die Anpassung der Knotenpunktgestaltung (bspw. in Kombination mit einer Knotenpunktlichtsignalanlage).



## M4: Umgestaltung Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Kisdorfer Straße

Vorplanungen für B-Plan 141 (2016)

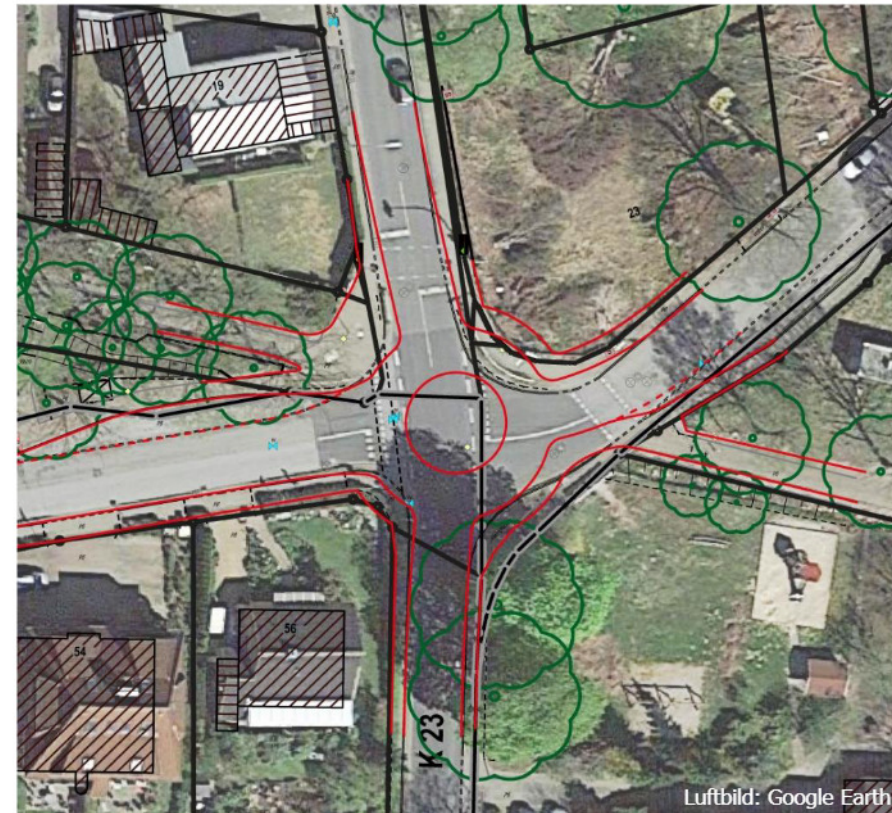
- Radverkehrsführung unklar  
Seitenraum ? → fehlende Furten  
Fahrbahn ? → fehlende Anbindung Bahnradweg
  - Keine bzw. nur sehr geringe Ablenkung des  
Kfz-Verkehrs in Nord-Süd-Richtung  
→ keine Geschwindigkeitsdämpfung
- **Kreisverkehr würde in dieser Form erhebliche Sicherheitsdefizite aufweisen.**



## M4: Umgestaltung Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Kisdorfer Straße

### Minikreisverkehr

- 20m Außendurchmesser
- Keine bzw. Sehr geringe Inanspruchnahme privater Flächen
- Einbindung Bahnradweg schwierig
- Verkehrsstärke im Grenzbereich für Minikreisel





## M4: Umgestaltung Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Kisdorfer Straße

Kleiner Kreisverkehr in Fahrbahnachse

- 30m Außendurchmesser
- Geschwindigkeitsdämpfung durch ausreichende Ablenkung aller Ströme
- Erhebliche Inanspruchnahme privater Flächen
- Fällung von 2 Bäumen erforderlich
- Einbindung Bahnradweg schwierig, eigene Knotenarme aufgrund kleinem Durchmesser nicht verkehrssicher realisierbar



## M4: Umgestaltung Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Kisdorfer Straße

Minikreisverkehr (Beispiel Ochtrup)

- Annähernd vergleichbare Verkehrsstärken, höhere Spitzenstundenbelastungen durch benachbartes Outlet-Center
- Gemeindestraße im Innenstadtbereich
- Geschwindigkeitsdämpfung wird erreicht, allerdings Tempo 30 auf allen Zulaufstrecken
- Weiche Trennung





## M4: Umgestaltung Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Kisdorfer Straße

### Signalisierte Kreuzung

- Umbau Radien östlicher Ast  
→ Geschwindigkeitsdämpfung
- Einbindung und direkte Führung des  
Bahnradweg über eigene Signalisierung  
möglich → ggf. Förderung aus  
Radverkehrsförderprogrammen möglich
- Minimierung Wartezeiten durch  
vollverkehrsabhängige Steuerung, ggf. mit  
Alles-rot-sofort-grün in Nebenzeiten
- Keine Inanspruchnahme privater Flächen
- Keine Baumfällungen nötig





**M4: Umgestaltung Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Kisdorfer Straße**

	<b>Ampel</b>	<b>Minikreisel</b>	<b>Kleiner Kreisel</b>
Kfz-Wartezeiten über den gesamten Tag	mittel, bei vollverkehrsabhängiger Steuerung	gering	gering
Geschwindigkeitsdämpfung	gering	hoch	hoch
Radverkehrsführung	einfach, bei separater Phase für Bahnradweg	schwierig	schwierig
Fußverkehrsführung	sicher	sicher	sicher
Kosten	250-350 Tsd. €	250-350 Tsd. €	600-700 Tsd. €
Inanspruchnahme privater Flächen	nein	sehr gering	erheblich


## **M4: Umgestaltung Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Kisdorfer Straße**

### **Gesamtbewertung**

- Minikreisel ist aufgrund der Verkehrsstärken, der schwierigen Radverkehrsführung und der städtebaulichen Strukturen keine Option.
  - Kleiner Kreisverkehr hat bei verkehrssicherer Gestaltung deutliche Vorteile bzgl. Geschwindigkeitsdämpfung und Verkehrsfluss, ist aber aufgrund erheblicher Inanspruchnahmen privater Flächen, schwieriger Einbindung des Bahnradwegs und hoher Kosten insgesamt eher nachteilig zu bewerten.
  - Signalisierte Kreuzung ist im Vergleich als vorteilhafteste Lösung zu bewerten, wenngleich der Verkehrsfluss im Vergleich zum Kreisverkehr etwas schlechter ist und nur eine geringe geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt wird.
- Mittelfristige Umsetzbarkeit
- hohe Priorität

# M5: Umgestaltung Knotenpunkt Kisdorfer Str. / Götzberger Str.

Nr. 27 Ordnung des Verkehrsraumes am Knotenpunkt Kisdorfer / Götzberger Str.

<b>Handlungsbedarf</b>	<b>Handlungsempfehlungen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>vergleichsweise große Fahrbahnbreite im Querungsbereich der Fußgänger, erhöhtes Konfliktpotenzial</li> <li>mangelhafte Sichtverhältnisse am Knotenpunkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung einer Querungshilfe / Mittelinsel für Fußgänger und zur besseren Gliederung/Strukturierung</li> <li>geringe Abkrüpfungen für bessere Sichtbeziehungen und Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeiten</li> </ul>
<b>Voraussetzungen</b>	<b>Wirkungen</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kfz und Fußgänger</li> <li>eindeutiger und gegliederter Verkehrsablauf</li> <li>Geschwindigkeitsdämpfung → Verringerung der Abbiegeradien</li> </ul>

**Wirkungsgefüge**

```

    graph TD
      A[Verkehrsberuhigung /  
verträgliche Gestaltung] --> B[Gestaltung der Verkehrsräume  
an Knotenpunkten]
      B --> C[27: Kisdorfer Str. / Götzberger Str.]
    
```

Fortsetzung Maßnahme 27

Bewertung

<b>Verkehrliche Wirkung</b>	<b>Kosten</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Matrix</b>																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bewertungskriterien</th> <th>↘</th> <th>→</th> <th>↗</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Verkehrsqualität</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Verträglichkeit</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nachhaltigkeit</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Wirkungsklasse: IV</p>	Bewertungskriterien		↘	→	↗	Verkehrssicherheit			X	Verkehrsqualität	X			Verträglichkeit	X			Nachhaltigkeit	X			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th colspan="2">Kostenbereich [T€]</th> </tr> <tr> <td></td> <th>von</th> <th>bis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>15</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>Betriebs-/Unterhaltungskosten (für 40 Jahre)</td> <td>9</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Gesamtkosten</td> <td>24</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table> <p>Kostenklasse: 1</p>	Kostenart	Kostenbereich [T€]			von	bis	Investitionskosten	15	22	Betriebs-/Unterhaltungskosten (für 40 Jahre)	9	13	Gesamtkosten	24
Bewertungskriterien	↘	→	↗																																	
Verkehrssicherheit			X																																	
Verkehrsqualität	X																																			
Verträglichkeit	X																																			
Nachhaltigkeit	X																																			
Kostenart	Kostenbereich [T€]																																			
	von	bis																																		
Investitionskosten	15	22																																		
Betriebs-/Unterhaltungskosten (für 40 Jahre)	9	13																																		
Gesamtkosten	24	35																																		

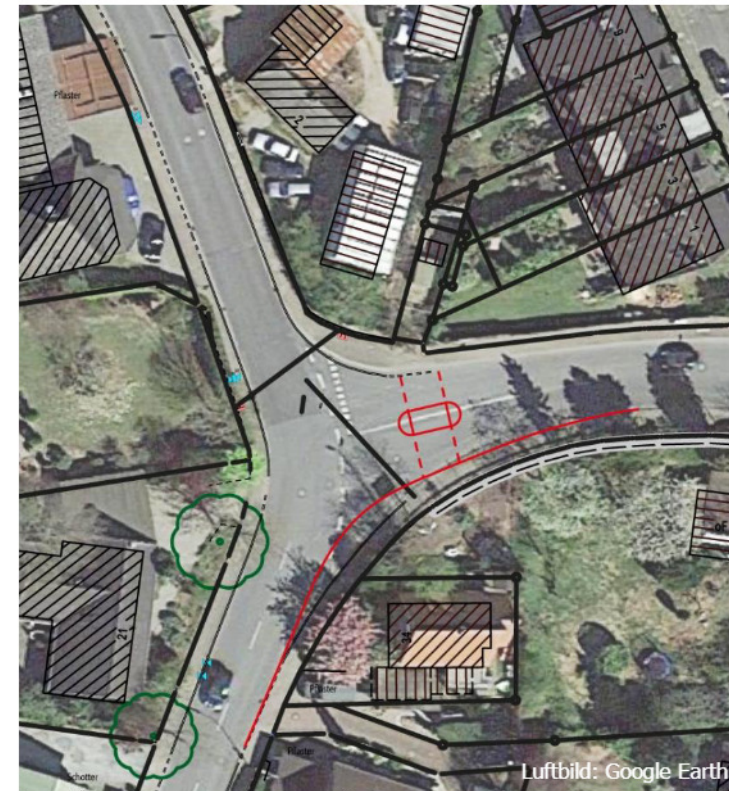


Umsetzbarkeit

kurzfristig      **mittelfristig**      langfristig

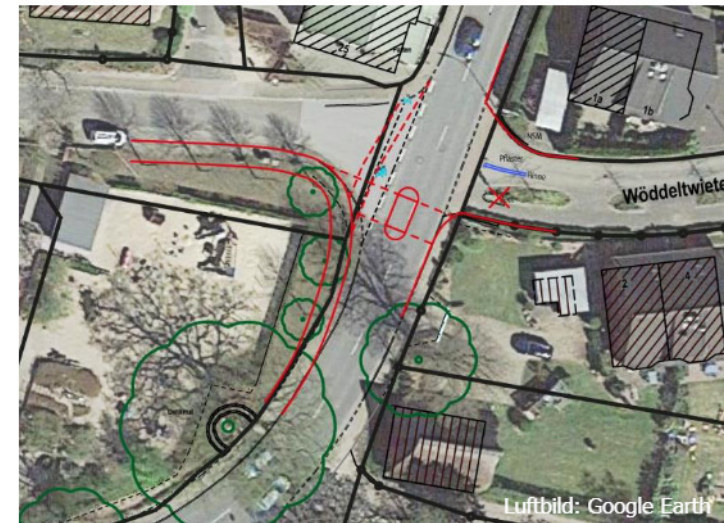
## M5: Umgestaltung Knotenpunkt Kisdorfer Str. / Götzberger Str.

- Einbau einer Insel im Knotenarm Götzberger Straße
  - Verringerung des Kurvenradius
- Begrenzter baulicher Aufwand  
Kosten: ca. 50 Tsd. €
- Keine Inanspruchnahme privater Flächen
- Deutlicher Sicherheitsgewinn für querende  
zu Fuß Gehende und Radfahrende
- Kurzfristige Umsetzbarkeit
- Sehr hohe Priorität



## M6: Querung Dorfstraße – Am Wöddel

- Einbau einer Mittelinsel
- Anpassung der westlichen Straßenseite und der Einmündung Am Wöddel
- baulicher Aufwand: ca. 100 Tsd. €, ggf. Förderung aus Radverkehrsförderprogrammen möglich
- Keine Inanspruchnahme privater Flächen
- Fällung von 3 Bäume erforderlich
- Deutlicher Sicherheitsgewinn für querende zu Fuß Gehende und Radfahrende im Bereich Kita und geplanter Hauptradroute
- ➔ Kurz- bis mittelfristige Umsetzbarkeit
- ➔ Hohe Priorität



# Umsetzungskonzeption



## Prioritätenliste

	Maßnahme	Priorität	Möglicher Umsetzungszeitraum	Kosten
M1	Verkehrssituation und Lärmbelastung – Tempo 30	sehr hoch	kurzfristig	
M2	Entschärfung Kurvenbereich	sehr hoch	kurzfristig	1 Tsd. €
M3	Radverkehrsführung	sehr hoch	kurzfristig	25 Tsd. €* <sup>*</sup>
M5	Umgestaltung Knotenpunkt Kisdorfer Str. / Götzberger Str.	sehr hoch	kurzfristig	50 Tsd. €
M6	Querung Dorfstraße – Am Wöddel	hoch	kurz- bis mittelfristig	100 Tsd. €* <sup>*</sup>
M4	Umgestaltung Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Kisdorfer Straße	hoch	mittelfristig	350 Tsd. €* <sup>*</sup>
	Gesamt			526 Tsd. €

\* ggf. Förderung möglich

## **Fazit**

- Mit den aufgeführten Maßnahmen kann eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden in der Kisdorfer Straße / Dorfstraße erreicht werden.
  - Die Verkehrsfunktion der Straße wird nicht beeinträchtigt.
- Die Verwaltung sollte daher mit der weiteren Konkretisierung, Prüfung, Entwurfs- und Ausführungsplanung der Maßnahmen beauftragt werden.

