

## Pinneberg – Eggerstedtkaserne

### Verkehrs- und Erschließungskonzept

Der Rahmenplan-Entwurf sieht die Haupteerschließung im Zuge der Eggerstedter Straße vor, die als ÖPNV-Trasse mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m herzustellen ist.

Die westliche Anbindung der Eggerstedter Straße erfolgt über einen Kreisverkehrsplatz (KVP) an die Straße An der Raa. Dieser KVP sollte einen Außendurchmesser der Fahrbahn von 30 m aufweisen.

Der heutige Knotenpunkt Thesdorfer Weg/An der Raa/Richard-Kohn Straße sollte ebenfalls zu einem KVP umgebaut werden, damit die zukünftigen Verkehrsbelastungen leistungs- und umfeldgerecht abgewickelt werden können (D = 35 m).

Die Vorzugslösung sieht eine zweiseitige Anbindung des Entwicklungsgebietes (Ost und West) vor, da ein Gebiet dieser Größenordnung nicht einseitig über einen Anbindungspunkt angeschlossen sein sollte.

Dieses wäre sowohl erschließungs- als auch verkehrstechnisch äußerst ungünstig, da geringste Störungen bereits die Erreichbarkeit des Gebietes für den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Personennahverkehr erheblich einschränken, wenn nicht sogar unmöglich machen.

Die optimale Erschließungsstruktur ist deshalb die Durchbindung zur Westumgehung.

Wie die Verkehrsumlegungen des Büros Schmüll Haller zeigen, kann eine neue Verbindung durch das Kasernenareal den Thesdorfer Weg und den Wedeler Weg erheblich entlasten.

Ohne die westliche Anbindung würden diese Straßen, an denen Wohnhäuser in direkter Zuordnung stehen, eine deutlich höhere Belastung bekommen, d.h. die Altanlieger würden deutlich schlechter gestellt als die Neubewohner in dem Kasernengebiet.

Mit Durchbindung nach Westen erfolgt eine deutliche Entlastung der vorhandenen Straßen, die gemäß den Umlegungen von Schnüll Haller zu erwartende Belastung der Eggerstedter Straße mit rd. 7.000 Kfz/24h ist in dem Entwicklungsgebiet verträglich, da planerisch darauf reagiert werden kann.

Die Trassenführung Richtung Westen sollte möglichst siedlungsnah in südlicher Lage des Eggerstedter Weges geführt werden, so dass zwischen der neuen Trasse und dem Redder ein Lärmschutzwall geschaffen werden kann.

Geh- und Radweg sollten in den vorhandenen Redder Eggerstedter Weg geführt werden.

Mit dem aktiven Lärmschutz können Betroffenheiten auf der Nordseite des Eggerstedter Weges ausgeschlossen werden.

Eine weiter südlich gelegene Trasse (südlich der Kleingärten) ist aus fachlicher Sicht zu verwerfen, da dann nicht nur der Übergangsbereich in die freie Landschaft verlärmert wird, sondern auch in kurzem Abstand zum Knoten Wedeler Weg der Westumgehung ein zusätzlicher Anbindungspunkt an die Westumgehung zu schaffen ist, der die Attraktivität der Umgehung beeinträchtigt.

Nördlich des Eggerstedter Weges gelegene Trassen durchschneiden den Redder und beeinträchtigen in stärkeren Maße die vorhandene Wohnbebauung. Diese Trassen sind deshalb aus fachlicher Sicht ebenfalls zu verwerfen.

Sollte trotz der erheblichen Vorteile einer beiderseitigen Anbindung des Entwicklungsgebietes ein einseitiger Anschluss im Osten gewollt sein und werden damit die erheblichen Erschließungsrisiken in Kauf genommen, so ist das innere System vom Grundsatz her gleich. Auf eine Wendemöglichkeit am westlichen Ende der Eggerstedter Straße kann verzichtet werden, da der letzte Baublock umfahren werden kann.

Auch für den öffentlichen Personennahverkehr kann diese Blockumfahrt für die Kehrfahrt genutzt werden.

Straßenbegleitende Radwege sind nur längs der Haupteerschließungsachse (Eggerstedter Straße) erforderlich.

## **ÖPNV:**

Zur Erschließung des Entwicklungsgebietes ist eine Buslinie über die Haupteerschließungsstraße zu führen, ein weiteres Hineinführen der Buslinie in die Wohngebiete ist aufgrund der Entfernungskriterien nicht erforderlich. Aus diesem Grund sollte eine Buslinie auch aus Attraktivitätsgründen nicht weiter in die neuen Wohngebiete hineingeführt werden, da dieses lediglich größere Straßenquerschnitte und höhere Lärmbelastungen nach sich ziehen würde.

Falls eine Westanbindung nicht gewollt ist, kann der Bus durch eine Blockumfahrt kehren, so dass keine generell andere Struktur der Erschließung erforderlich wird.

Oststeinbek, 28. April 2004