

Eingangsthese:

„Die kürzeste Verbindung zweier Punkte ist gerade und wird als Strecke bezeichnet.“

(Quelle: Wikipedia | Die Gerade in der Geometrie)

Diese geometrische Grundlage ist der Maßstab für wirtschaftlich effiziente Streckenführung – auch in der Verkehrsplanung.

Antrag:

Umformulierung des Tagesordnungspunkts Ö 6

Verkehrsberuhigung in Barmstedt; Antrag der Bürgerinitiative "Barmstedt bewegt sich"

Begründung:

Die Bezeichnung ‚Verkehrsberuhigung‘ suggeriert, dass sich innerstädtischer Verkehr durch die von der Bürgerinitiative angestrebten Umleitungen beruhigen ließe. Das ist aus kommunaler Gesamtsicht unmöglich, da durch längere Wege grundsätzlich mehr Verkehr erzeugt wird. Erhöhte private und öffentliche Ressourcenbelastungen anstelle von Ressourcenschonung sind die Konsequenz.

Die Ausführungen im Detail:

Zwei zugrundeliegende Forderungen der Bürgerinitiative:

- 1.) Sperrung der Bereiche zwischen der Bahnhofstraße und den Einmündungen Küsterkamp beziehungsweise Kuhberg (auf einer Länge von rd. 220 m bzw. 270 m)

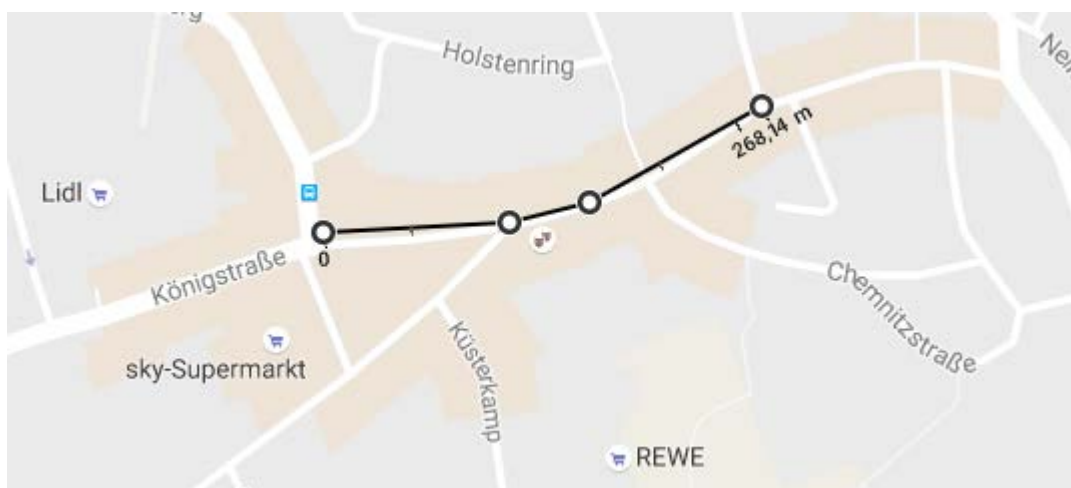


Abb. 1: Von Forderung 1 betroffener Bereich | Map data ©2016 Google

- 2.) Umwandlung der Königstraße in eine Einbahnstraße mit Tempo 30 – stadtauswärts (auf einer Länge von rd. 440 m)

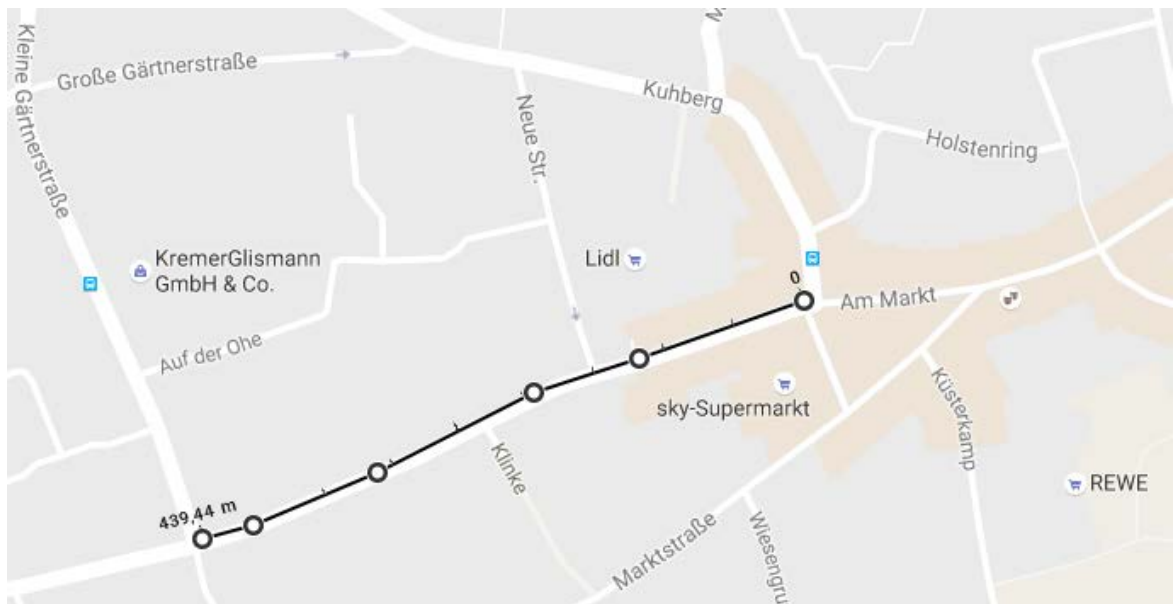


Abb. 2: Von Forderung 2 betroffener Bereich | Map data ©2016 Google

Folgenabschätzung zu Forderung 1 (Innenstadtsperrung):

Eine Sperrung hätte wegen des schlechten Straßenzustands der Bahnhofstraße und des Holstenrings höchstwahrscheinlich eine überwiegende Nutzung der Feldstraße zur Folge (Option A).

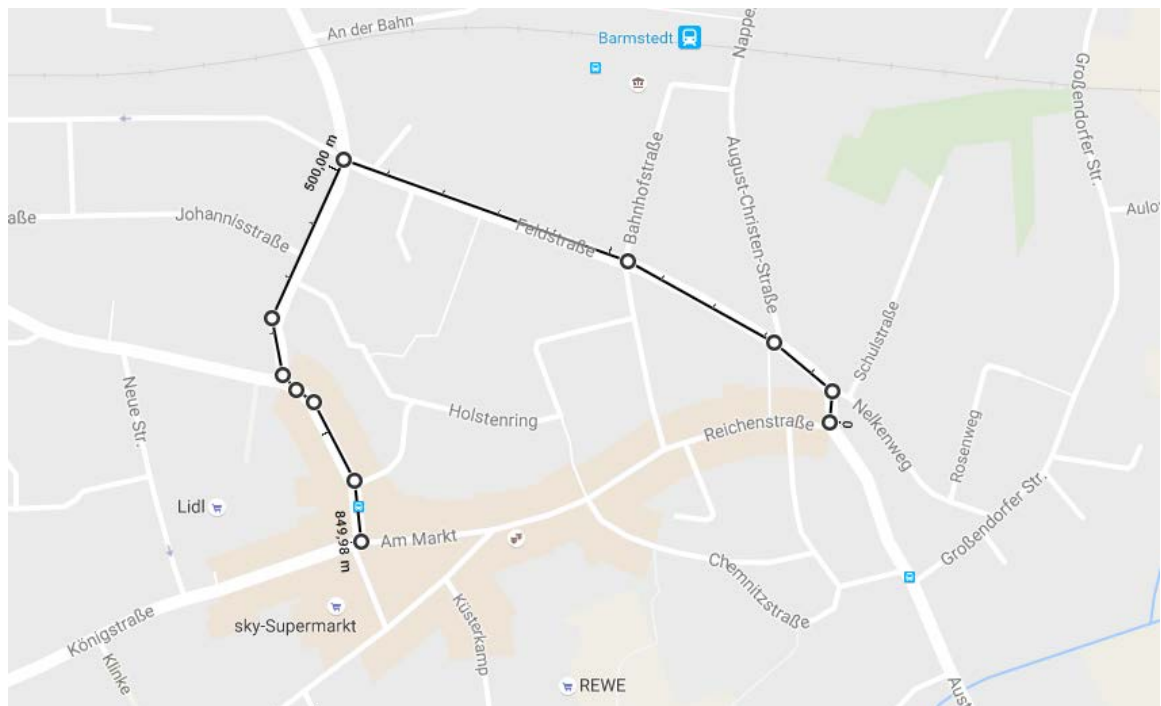


Abb. 3: Option A | Um 430 m verlängerte Zufahrt über Feldstraße | Map data ©2016 Google

Alternativ möglich ist die Umfahrung über Bahnhofstraße / Holstenring / Günther-Kuhlke-Straße / Kuhberg (Option B).



Abb. 4: Option B | Um rd. 255 m verlängerte Zufahrt über Holstenring etc. | Map data ©2016 Google

Praxisbeispiel Nr. 1 ‚Lebensmitteleinkauf‘ | Zufahrt Aldi aus östlicher Richtung / Hamburger Straße:

Für den Besuch der Nahversorger REWE und Aldi benötigen Autofahrer heute rd. 460 m.



Abb. 5: Heutige Zufahrt über Reichenstraße / Am Markt / Küsterkamp | Map data ©2016 Google

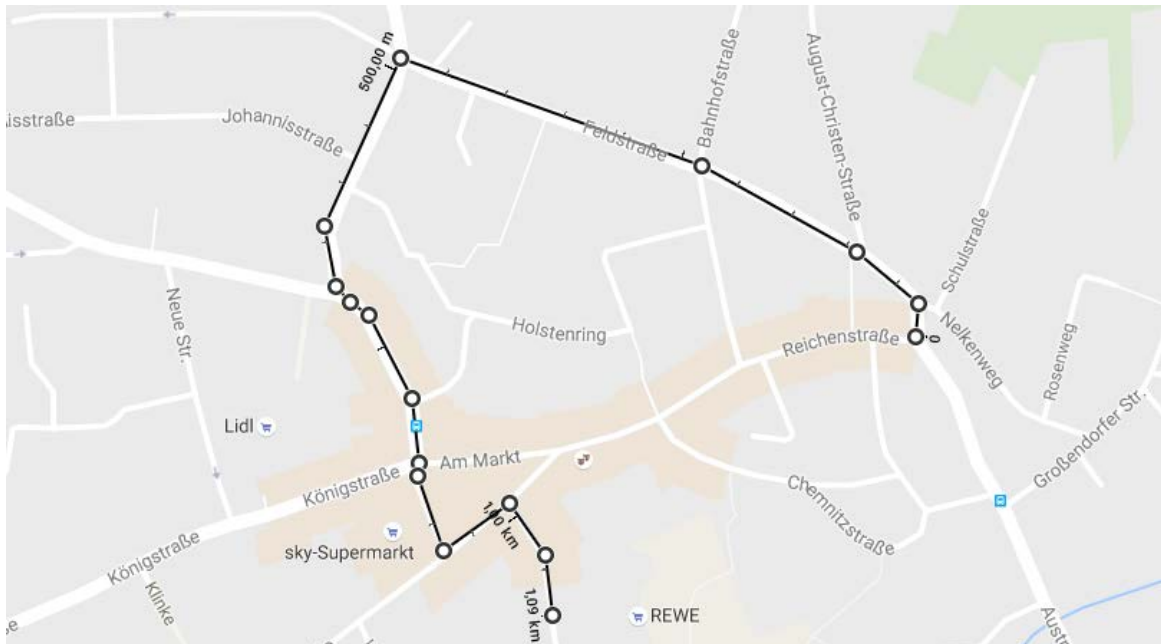


Abb. 6: Option ‚Aldi A‘ | Um rd. 630 m verlängerte Zufahrt | Map data ©2016 Google



Abb. 7: Option ‚Aldi B‘ | Um rd. 464 m verlängerte Zufahrt über Bahnhofstr. etc. | Map data ©2016 Google

Innerstädtische Wege würden in diesem Fall also mehr als verdoppelt.

Die monetäre Folgenquantifizierung ist ohne Daten aus einer Verkehrszählung nicht seriös möglich.

Folgenabschätzung zu Forderung 2 (Einbahnstraßenregelung Königstraße):

Eine Einbahnstraßenregelung im Bereich der Königstraße würde zu ähnlichen Negativfolgen führen. Diese lassen sich aufgrund einer im Januar 2015 durchgeführten Verkehrszählung jedoch deutlich besser quantifizieren.

Die verwendeten Zahlen basieren auf einem Artikel vom 4.02.2015 in der Barmstedter Zeitung (Zitat: „Insgesamt zählte es vom 20. bis 26. Januar 30.248 Fahrzeuge in beiden Richtungen.“).

Für stadteinwärts Fahrende ergäben sich bei direkter Zufahrtsperrung ab Kreuzung Moltkestraße / Seestraße / Kleine Gärtnerstraße mögliche Alternativen über die

- a) (ab Jahresende 2016 neu verengte) Marktstraße
oder
- b) Kleine Gärtnerstraße / Große Gärtnerstraße / Kuhberg.

Praxisbeispiel Nr. 2 ‚Lebensmitteleinkauf‘ | Zufahrt Lidl aus westlicher Richtung / Moltkestraße:



Abb. 8: Ist-Situation Lidl-Zufahrt | Map data ©2016 Google

Für den Besuch des Nahversorgers Lidl verlängert sich die Zufahrt bei

- Option ‚Lidl A‘ von rd. 320 m um 480 m auf rd. 800 m

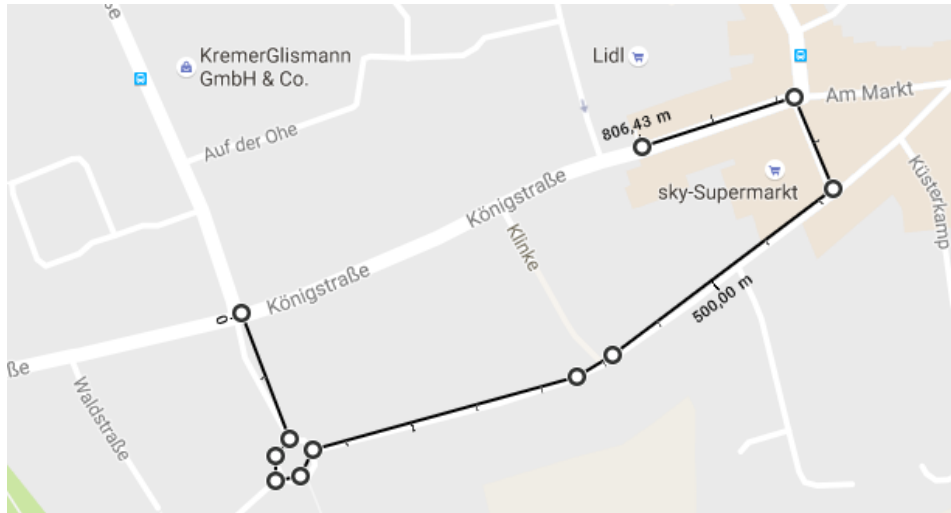


Abb. 9: Option A | Um 480 m verlängerte Zufahrt über Marktstraße | Map data ©2016 Google und bei Wahl von

- Option ‚Lidl B‘ von rd. 320 m um 780 m auf rd. 1.100 m.

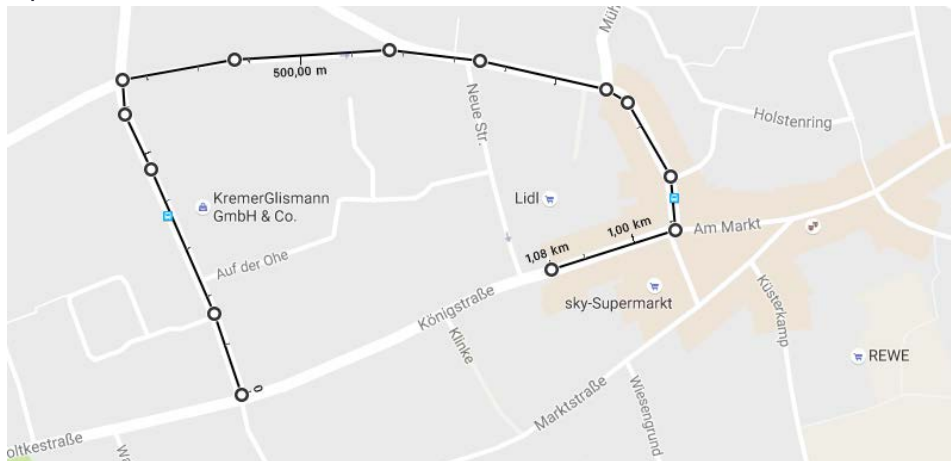


Abb. 10: Option B | Um 780 m verlängerte Zufahrt | Map data ©2016 Google

Innerstädtische Wege würden in diesem Fall verdoppelt und verdreifacht.

Quantifizierung - nur der Einbahnstraßenregelung Königstraße:

Die folgende Berechnung erhebt trotz rechnerischer Genauigkeit keinen Anspruch auf Exaktheit, da genauere Basisdaten fehlen, sondern geht von Annahmen aus, die jedoch eindeutige Tendenzaussagen zulassen.

Straßennetzbelastung:

Annahme ist, dass von rd. 30.000 Fahrzeugen die Hälfte über die Königstraße stadteinwärts fährt. Folglich verteilen sich 15.000 Fahrten/Woche auf die Ausweichstrecken:

$$15.000 \text{ Wege} \times 630^* \text{ m} \times 52 \text{ Wochen} =$$

491.400 km / Jahr Mehrbelastung

** Mittelwert aus beiden Umleitungsoptionen*

Benzinkostenbelastung:

Bei Zugrundelegung eines Mittelklasse-PKW mit 8L/100 km innerstädtischem Verbrauch wären das

$$8 \text{ L} \times (491.400 / 100) \times 1,30 \text{ €} =$$

51.105,60 € / Jahr Mehrbelastung.

Weitere Nachteile wie

- erhöhtes Unfallrisiko auf längeren Strecken,
- höhere CO²-Belastung,
- erhöhter Verschleiß der Straßen etc.

bleiben der Einfachheit halber hier zunächst unberücksichtigt, spielen aus Gemeinwohlsicht für die Kommune aber dennoch eine bedeutende Rolle und müssen in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.

Fazit:

Die Erreichung der von der Initiative formulierten Ziele, wie

- Gewinn an Lebensqualität für die Innenstadt,
- verbesserte Umweltbedingungen,
- mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer,

mag mit Blick auf Einzelinteressen und ausschließlich für die beiden Straßenzüge gelten.

Das kommunale Gemeinwohl wird durch die Errichtung weiterer Barrieren und Umleitungen nachgewiesenermaßen negativ beeinflusst. Von Verkehrsberuhigung sollte bei den jetzigen Vorschlägen jedoch keinesfalls gesprochen werden.

Mögliche Lösungsansätze für eine effiziente Verkehrsführung liegen beispielsweise im idealtypischen Konzept einer [„Stadt der kurzen Wege“](#).

Solch ein stadtentwicklungsplanerischer Ansatz betont zwei wesentliche Erfolgskriterien:

1. Schnelle Erreichbarkeit und
2. gute Zugänglichkeit
wichtiger städtischer Funktionsbereiche.

Beiden werden die auf

- Umleitungserrichtung,
- Geschwindigkeitsreduzierung und
- Barrierenvermehrung

basierenden Forderungen der Bürgerinitiative nicht gerecht.

Aus gleichen Gründen sind auch die im Zuge bisheriger Straßensanierungen umgesetzten Empfehlungen des Bauausschusses wie

- Vermehrung von Tempo 30-Zonen,
- Bremsschwellen im Straßenbelag oder
- Einschränkungen von Fahrbahnbreiten

höchst [fragwürdig](#).

Was spräche dagegen, verkehrspolitische Maßnahmen in angemessenen Zeitabständen auf ihre Wirksamkeit und deren Beitrag zur kommunalen Zielerreichung zu überprüfen?

Anlagen:

Barmstedter Zeitung

BARMSTEDT

Autos auf der Königstraße fahren nicht zu schnell

4. Februar 2015

Messung in Barmstedt ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 26 Stundenkilometern. Nur 20 Fahrzeuge schneller als erlaubt.

BARMSTEDT | Sechs Tage lang – vom 20. bis zum 26. Januar – hat die Stadtverwaltung den Verkehr auf der Königstraße gemessen. Ergebnis: Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei 26 Stundenkilometern (km/h). „Das deckt sich mit dem, was wir vermutet haben“, erklärte Fachamtsmitarbeiter Heiko Lichy dazu auf Anfrage der Barmstedter Zeitung. Dass das Tempolimit von 50 km/h überwiegend eingehalten werde, sei „eine Tatsache – auch, wenn die Anwohner es nicht gerne hören und sie subjektiv einen anderen Eindruck haben. Aber man kann auf der Königstraße auch nicht wirklich schnell fahren.“ Das verhinderten die Sparkasse, der Lidl-Markt und die am Fahrbahnrand parkenden Autos.

Das Messgerät stand in Höhe der ehemaligen katholischen Kirche (Hausnummer 36) und sei in Ordnung gewesen, wie Lichy versicherte. „Wir hatten es zur Reparatur eingesandt und den Akku ausgetauscht.“ Bei zwei früheren Mess-Versuchen war es defekt. Insgesamt zählte es vom 20. bis 26. Januar 30.248 Fahrzeuge in beiden Richtungen. 22262 fuhren zwischen 20 und 30 km/h, 5239 zwischen 30 und 40, 139 zwischen 40 und 50. 20 waren schneller als erlaubt, der schnellste wurde mit 71 km/h erfasst. 29.564 der 30.248 Fahrzeuge waren Autos, 684 Lastwagen.

Vor dem Hintergrund der jüngsten Messung werde es schwierig, den Kreis zu überzeugen, auf der Königstraße – wie von den Anwohnern gewünscht – generell Tempo 30 einzuführen, sagte Lichy. Die Barmstedter Grünen würden es dennoch befürworten. „Das wäre ein zusätzliches Signal an die Autofahrer“, so Claus-Peter Jessen. Das Problem auf der Königstraße sei allerdings weniger das Tempo, sondern vielmehr die Masse der Fahrzeuge. „Das ist dort schon keine Lärmbelästigung mehr, sondern eine Lärmlast.“

Der Kreis hatte im September 2013 eingeräumt, dass die denkmalgeschützten Häuser an der Königstraße Risse aufweisen. Der Lärm liege aber knapp unter dem zulässigen Höchstwert, und es liege auch keine erhöhte Gefahrenlage vor. Tempo 30 wurde deshalb abgelehnt.

Die gesamte Auswertung der Tempomessung ist im Internet auf www.barmstedt.de veröffentlicht.

Autor: Elisabeth Meyer

Folgenabschätzung zur ursprünglichen Forderung 3:

Die folgende Forderung ist zwar mittlerweile zurückgezogen, sie bewertet jedoch zusätzliche Ausweichszenarien – insbesondere mögliche Verkehre über die August-Christen-Straße.

- 3.) Umwandlung der Feldstraße in eine Einbahnstraße mit Tempo 30 - stadtauswärts ab Mühlenstraße bis August-Christen-Straße (auf einer Länge von rd. 400 m)



Abb. 11: Von Forderung 3 betroffener Bereich | Map data ©2016 Google

Folgenabschätzung von Forderung 1 (in Kombination mit 3):

Eine Sperrung der anteiligen Reichenstraße bei einer Einbahnstraßenregelung in der Feldstraße hätte zwei mögliche Umleitungen zur Folge:

- a) Die von der Initiative empfohlene Strecke über Feldstraße / August-Christen-Str. / Nappenhorn/ Krützkamp / Gebrüderstr. / Mühlenstr. / Kuhberg

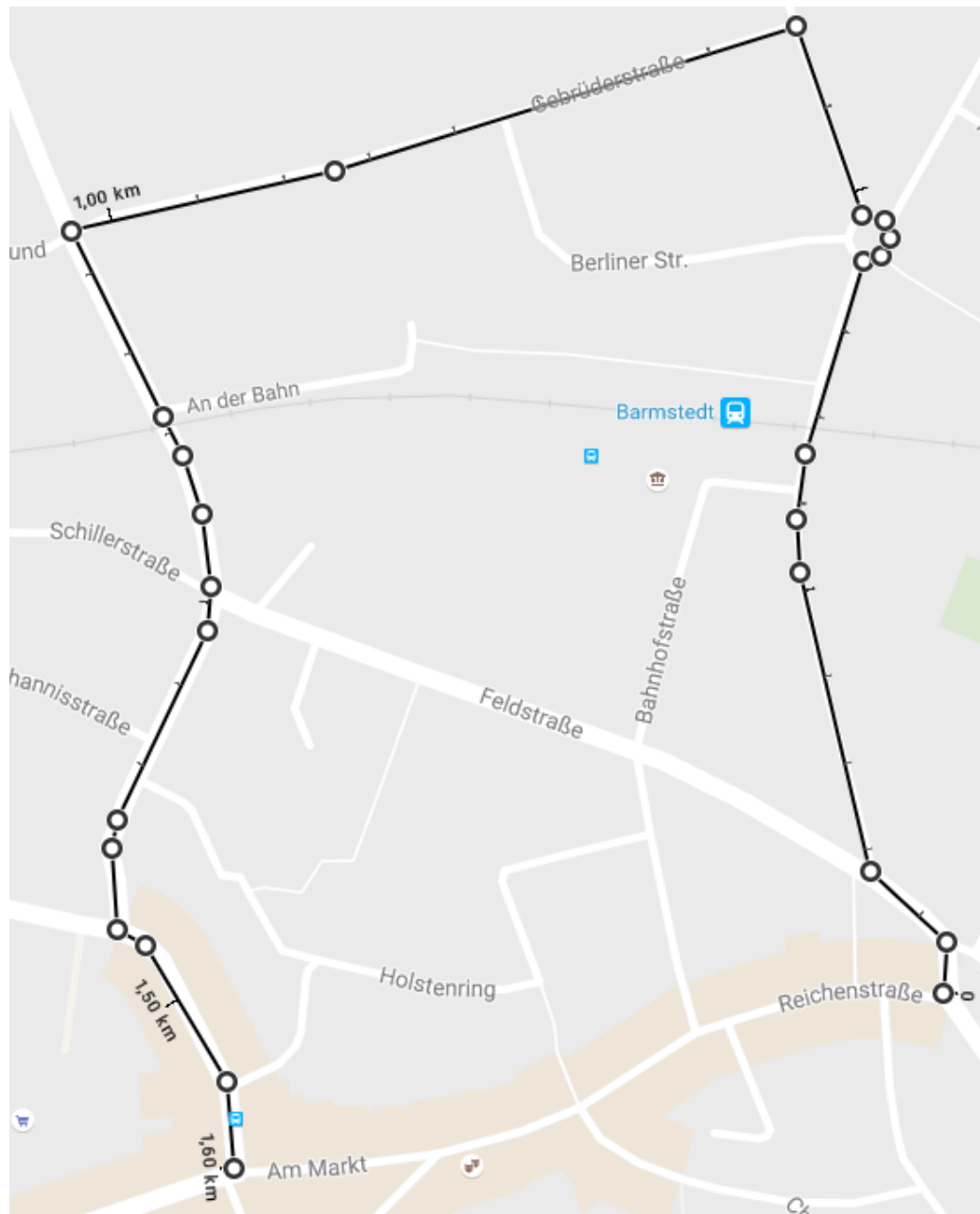


Abb. 12: Option A | Um 1.330 m verlängerte Zufahrt über Gebrüderstraße etc. | Map data ©2016 Google

b) Mögliche Ausweichstrecke über Bahnhofstr. / Holstenring / Günther-Kuhlke-Str.



Abb.13: Option B | Um rd. 255 m verlängerte Zufahrt über Holstenring etc. | Map data ©2016 Google

Beispiel | Zufahrt Aldi aus östlicher Richtung / Hamburger Straße:

Für den Besuch der Nahversorger REWE und Aldi wäre für Autofahrer eine längere Strecke von rd. 1.840 m in Kauf zu nehmen (s. Abb. 14), anstelle von rd. 460 m bei direkter Zufahrt gemäß heutigen Möglichkeiten.

Innerstädtische Wege würden in diesem Fall also verdoppelt bis vervierfacht.

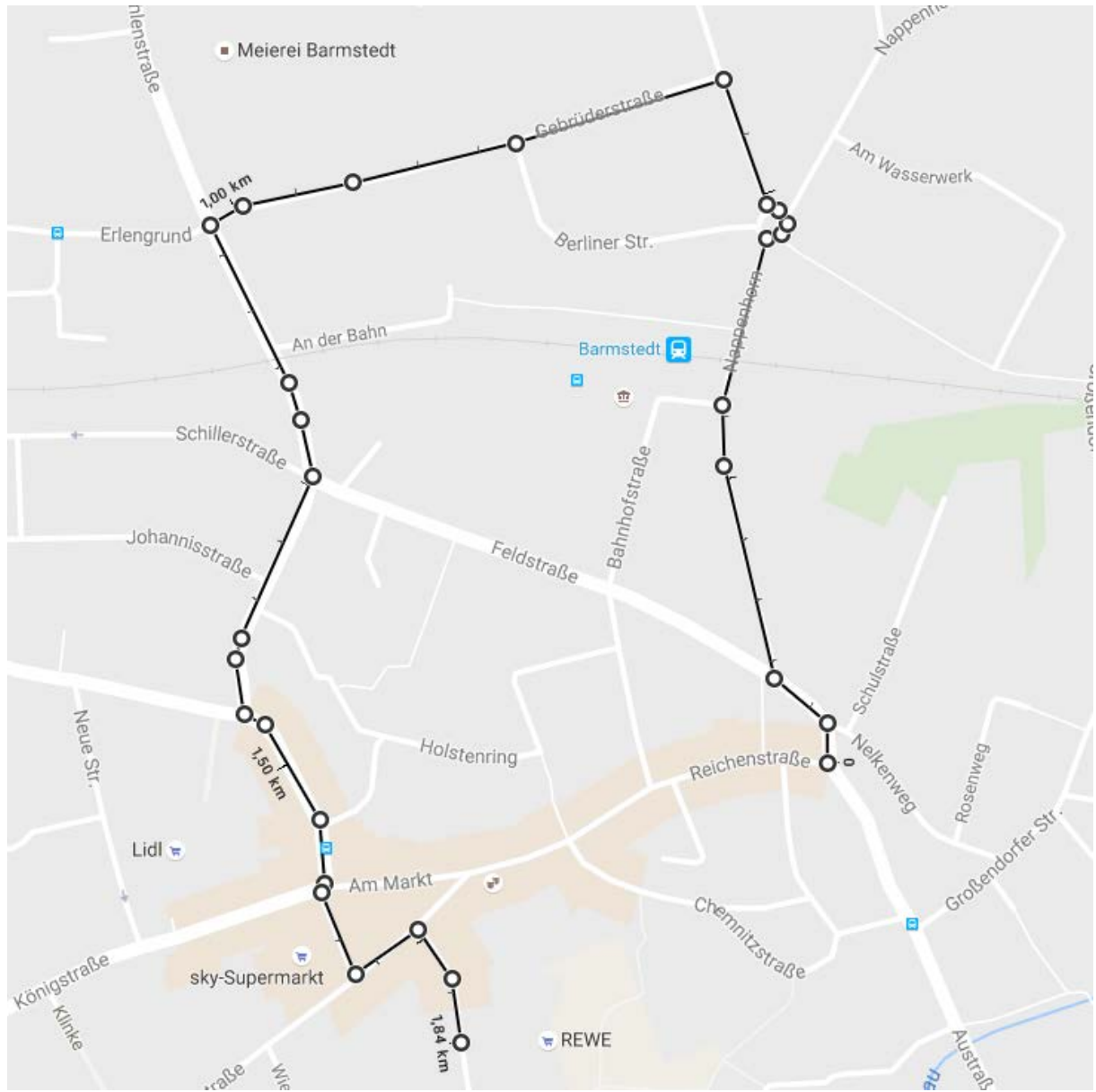


Abb.14: Option B | Um rd. 1.380 m verlängerte Zufahrt über Gebrüderstraße etc. | Map data ©2016 Google

Sonstige Messwerte:

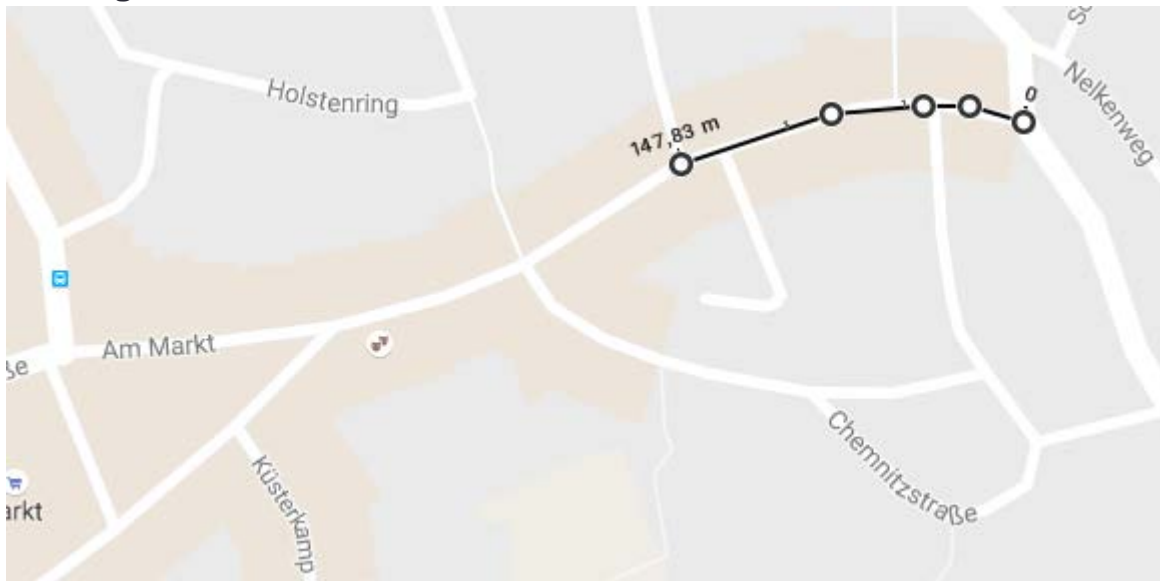


Abb. 15: Länge von Einmündung Feldstr./Reichenstr. bis Bahnhofstr. | Map data ©2016 Google

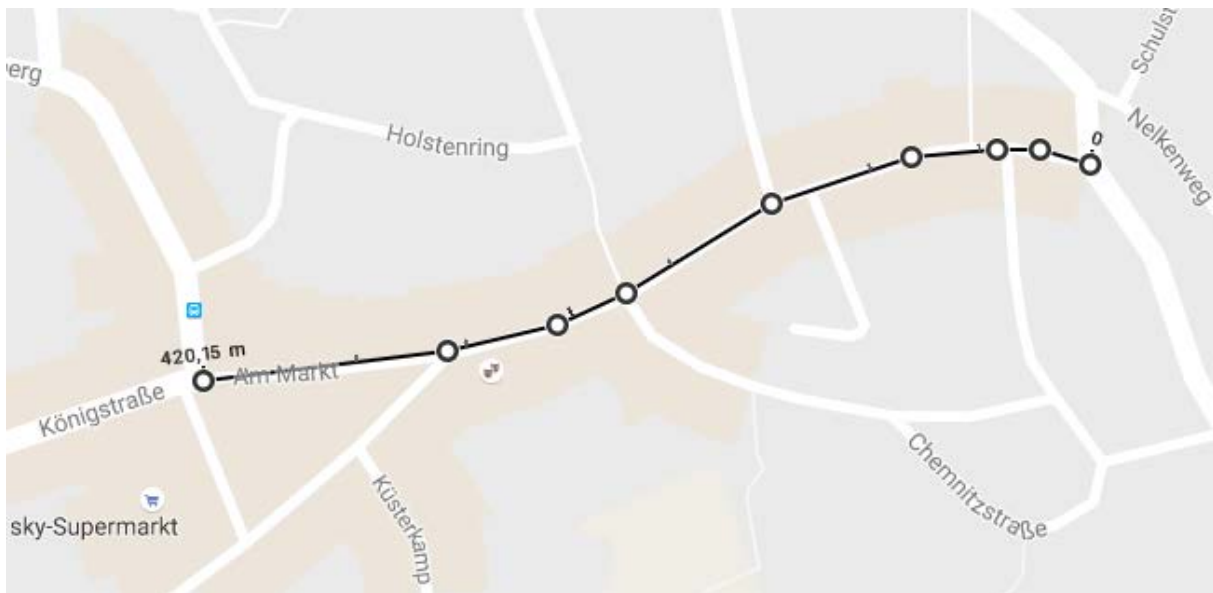


Abb. 16: Gesamtlänge des heutigen verkehrsberuhigten Bereichs | Map data ©2016 Google

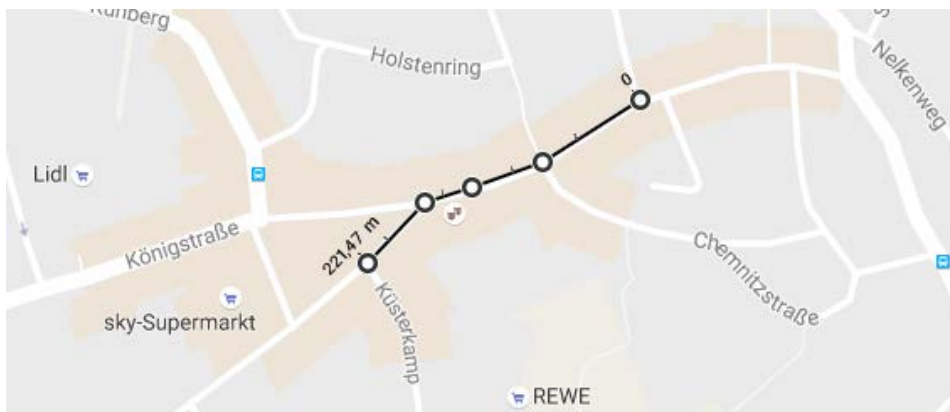


Abb. 17: Länge von Einmündung Feldstr./Reichenstr. bis Küsterkamp | Map data ©2016 Google

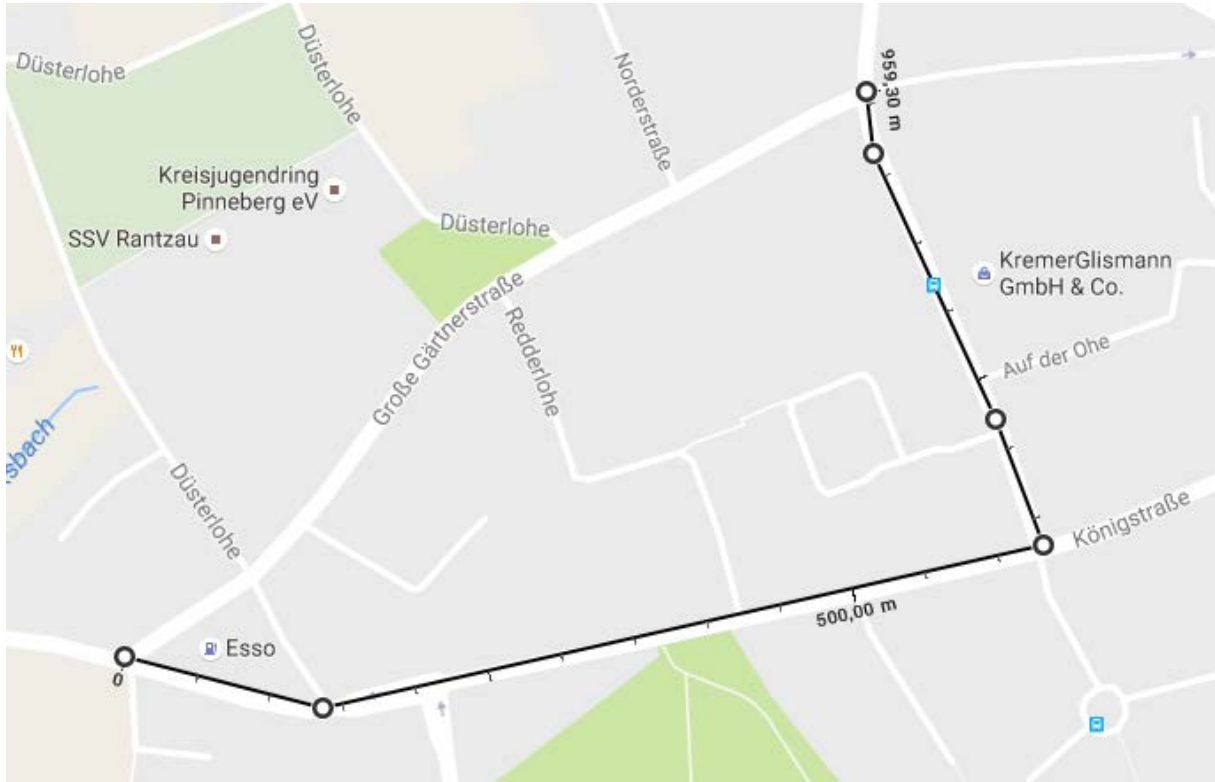


Abb. 18: Streckenvergleich bei westlicher Zufahrt 1 | Map data ©2016 Google

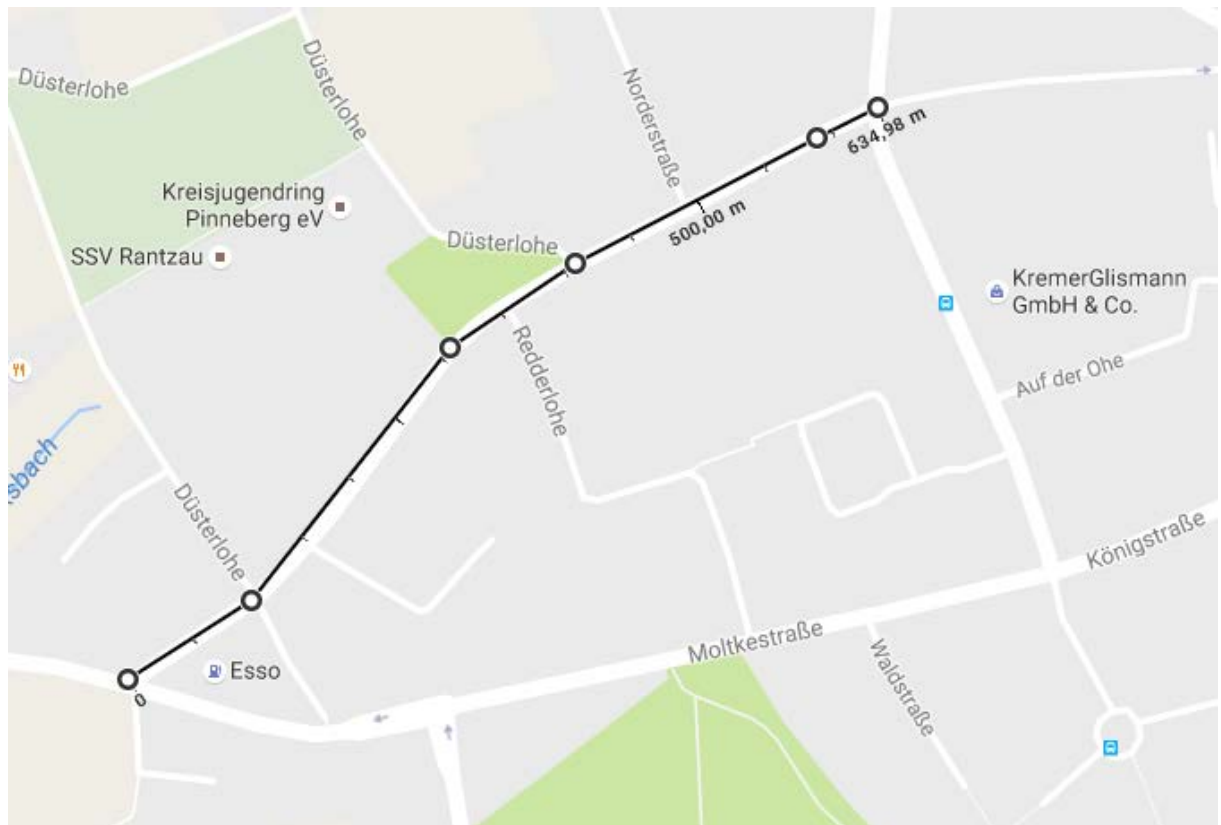


Abb. 19: Streckenvergleich bei westlicher Zufahrt 2 | Map data ©2016 Google