

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Gemeinde Gettorf



Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH in Neumünster





Sanierung

Hydraulik

Konzepte

Kataster

Entwickl.-Pläne

Gutachten

Konzepte

Lärm

Backbone

FTTC

FTTB

FTTH

Sanierung

Umgestaltung

Erschließung

Kataster



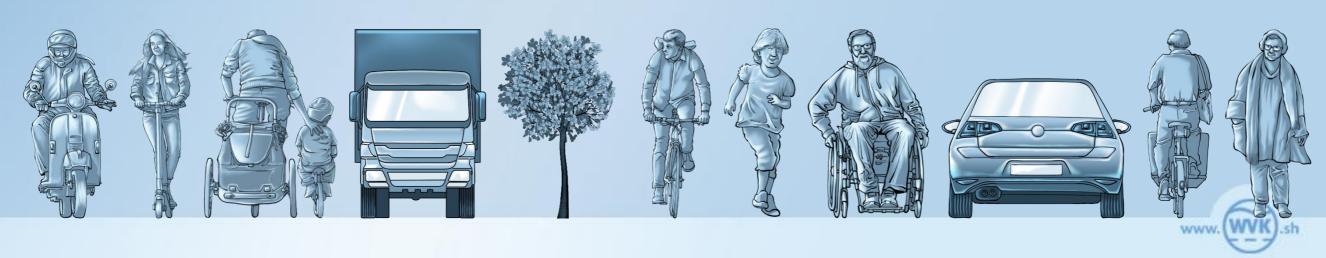
Projektteam







Was ist ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept (VMK)? Was ist das Ziel des Konzeptes?



Was ist ein VMK und was ist das Ziel?





.. ist keine Entwurfs- oder Ausführungsplanung

.. hat keine Verpflichtung bei ganzheitlichem politischen Beschluss

.. integriert derzeitige und zukünftige Entwicklungen

Ein Konzept...

.. nicht 1:1 umsetzbar



.. ist eine langfristige Planung und Ausrichtung des Verkehrs

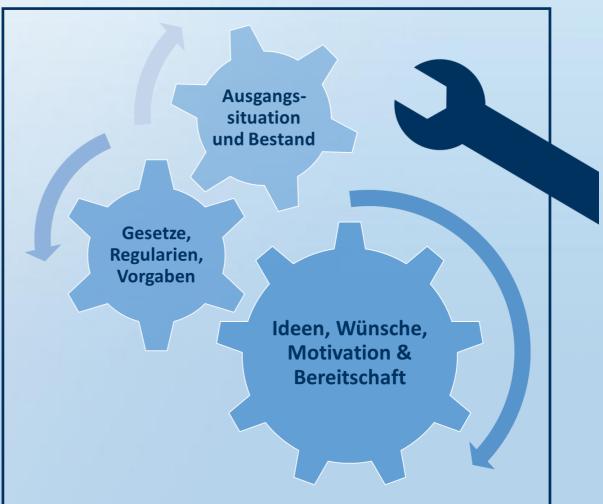
.. ist einsetzbar für einen längeren Zeitraum .. gibt eine übergeordnete Struktur



Was ist ein VMK und was ist das Ziel?







Der Bearbeitungsprozess



- 1 Aufgabenstellung des Verkehrskonzeptes
- 2 Öffentlichkeitsbeteiligung
- Bestands- und Defizitanalyse
- 4 Leitziele / Entwicklungsziele
- 5 Schlüsselmaßnahmen

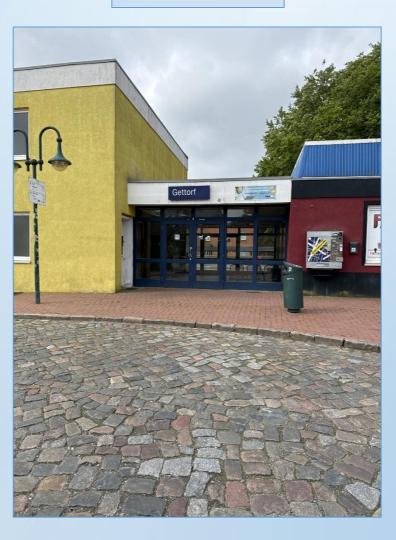


Verkehrs- und Mobilitätskonzept mit drei Schwerpunkten

Kieler Chaussee



Bahnhof/ZOB



Radverkehr



Erläuterungsbericht - Planungsgrundlagen

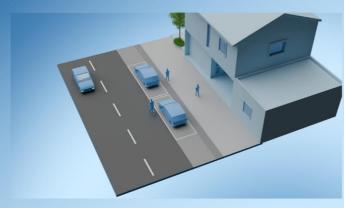


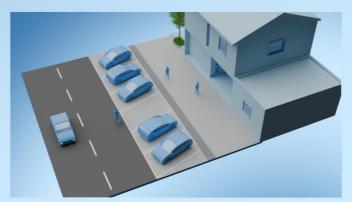
Beispiel Planungsgrundsätze für den ruhenden Verkehr

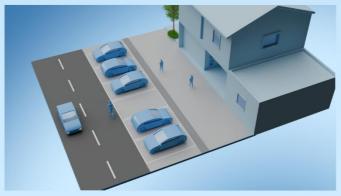
Längsaufstellung

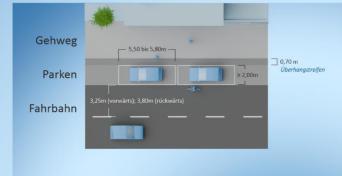
Schrägaufstellung

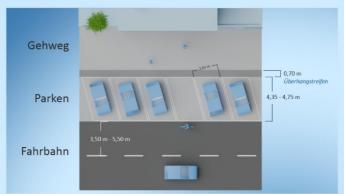
Senkrechtaufstellung













Quelle: EAR 2023 - Grafik: Wasser - und Verkehrs - Kontor GmbH]

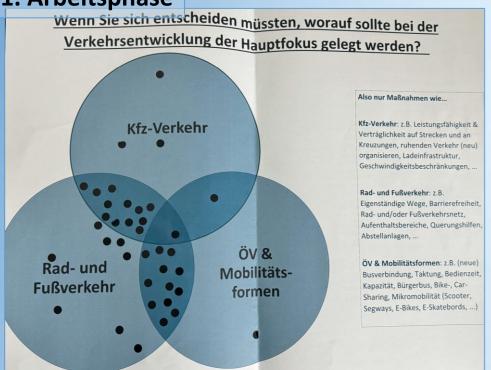


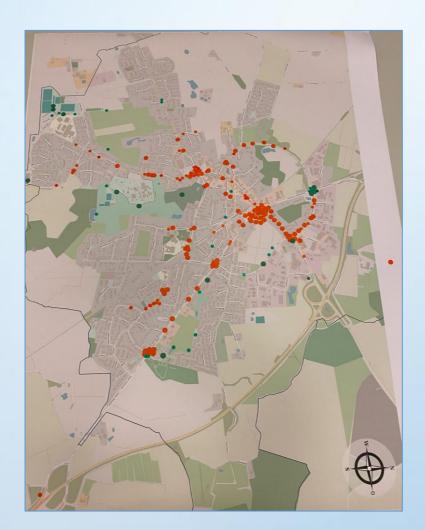


Bestands- und Defizitanalyse - Öffentlichkeitsbeteiligung



1. Arbeitsphase





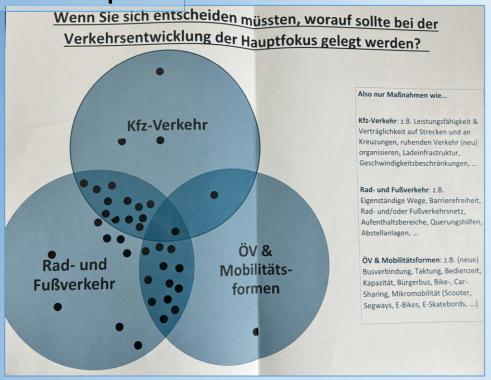


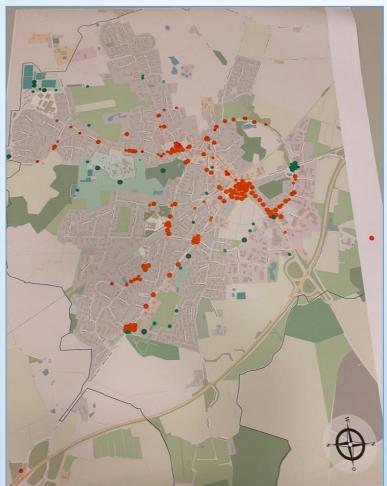


Bestands- und Defizitanalyse - Öffentlichkeitsbeteiligung



1. Arbeitsphase









2. Arbeitsphase



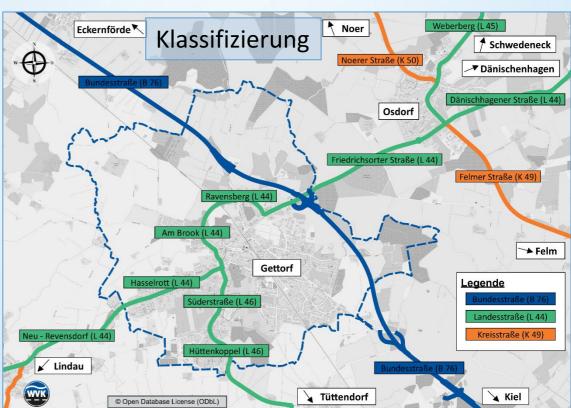


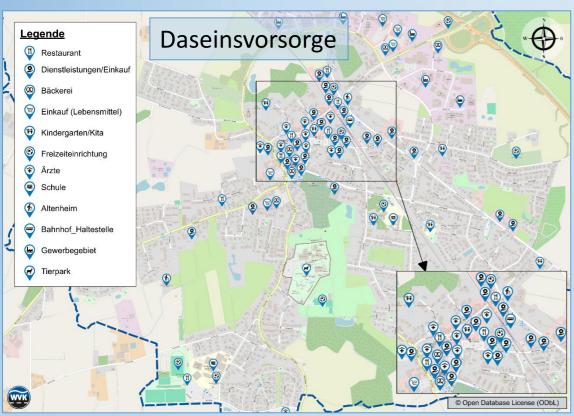


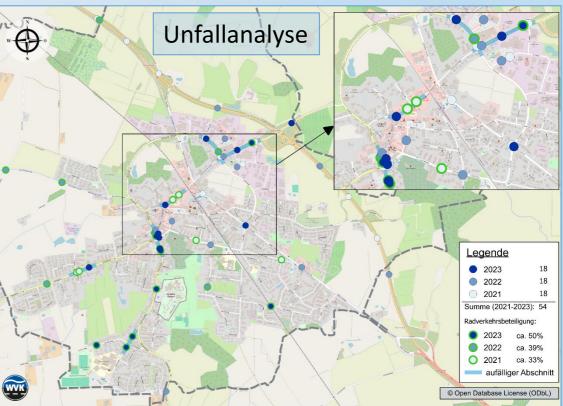
Bestands- und Defizitanalyse Gemeinde





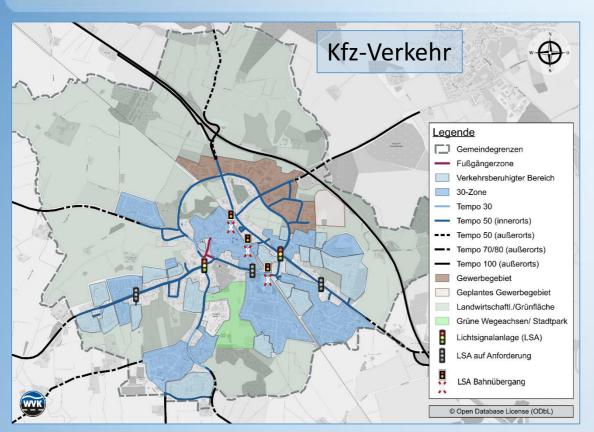


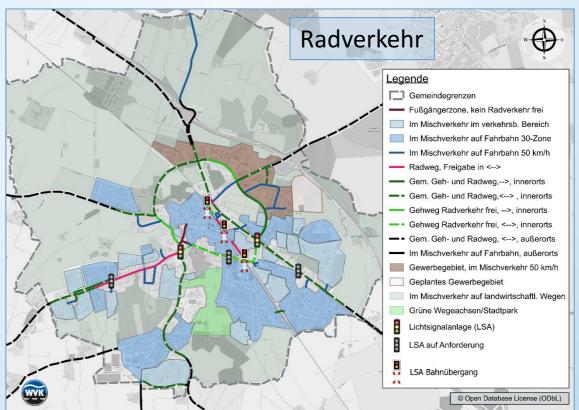


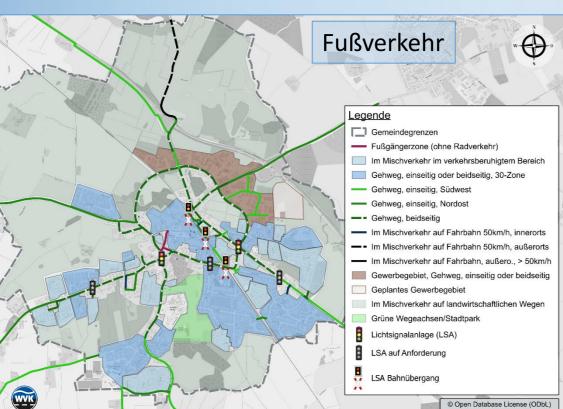


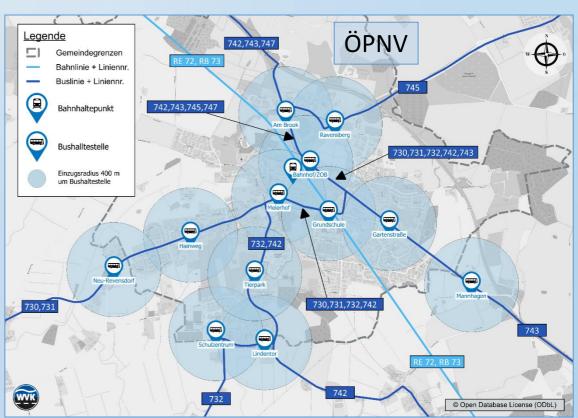
Bestands- und Defizitanalyse für alle Verkehrsarten











Bestands- und Defizitanalyse – Katalog der Defizitstellen

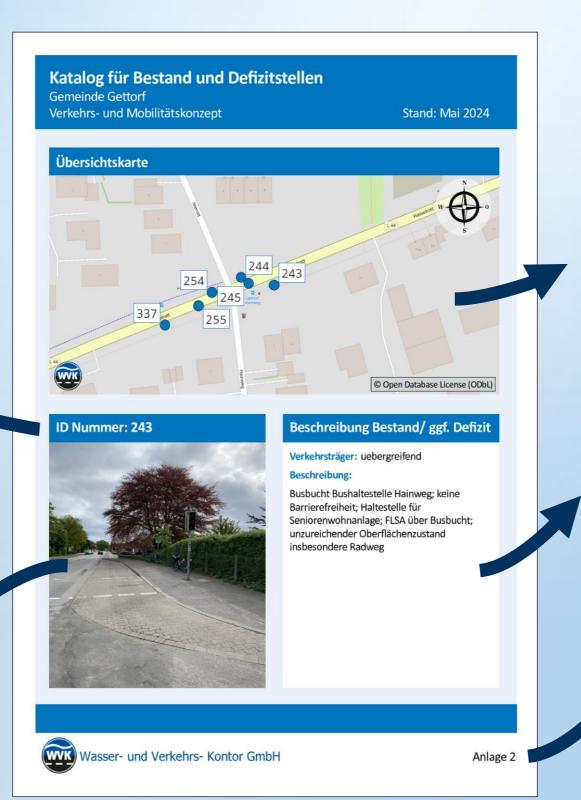


Ortsbegehung

Aufnahme von Bestandsund Defizitstellen mittels Datenbanksystem QGIS

Zugeordnete
Datenbank – ID
- Nummer

Foto der Bestandsund Defizitstelle



Verortung der Bestandsund Defizitstelle in einer Übersichtskarte sowie Darstellung der Datenbank-ID - Nummer

Beschreibung der Bestandsund Defizitstelle mit Bezug auf Verkehrsträger

Anlagennummer





1 ✓ Aufgabenstellung des Verkehrskonzeptes

- 2 ✓ Öffentlichkeitsbeteiligung
- Bestands- und Defizitanalyse
- 4 Leitziele / Entwicklungsziele
- 5 Schlüsselmaßnahmen

Leitziele / Entwicklungsziele



Entwicklungsziele

Verkehrs- und Mobilitäts

konzept 2024

Gemeinde Gettorf





Zielbereich: Fußverkehr















Zielbereich: Radverkehr













Zielbereich: Moderne Mobilität



Mikromobilität integrieren

Carsharing etablieren

Carpooling ermöglichen

Bikesharing etablieren/ausweiten











On-Demand-Verkehre



Zielbereich: Kfz-Verkehr











Schlüsselmaßnahmen im Steckbriefformat





Verweise zu Planungsgrundlagen/ Gesetzen/ Regelwerken

etc.

Beschreibung der Maßnahme und Ziele inkl. Erläuterungen wie Skizzen/Pläne

Straßenverkehrsbehörde des Kreises Rendsburg-Eckernförde **☼** Wechselwirkung SM 02 Bahnhof, ZOB & Barrierefreiheit an Haltestellen
SM 03 Radwegenetz
SM 05 Querungsstellen und Kosten **ⓒⓒⓒ** Prio ①①① Schlüsselmaßnahme SM 01

Erläuterungen der To Do's, Zuständigkeiten und Bezug zu anderen Maßnahmen

Einordnung Zeit- und Kostenfaktor sowie Priorität



SM 01 - Kieler Chaussee



VMK Gettorf

Kieler Chaussee























Bestand & Problemlage

- Kieler Chaussee (Eckernförder Chaussee) als ehemalige klassifizierte Bundesstraße (bis 2004) trägt immer noch ein hohe verkehrliche Haupterschließungsfunktion
- Kfz-Verkehrsbelastungen variieren: 360 bis zu 930 Kfz/h (= Belastungsbereich II ERA 2010)
- · Rad- und Fußverkehre werden auf benutzungspflichtigen, unterdimensionierten, gemeinsamen Geh- und Radwegen überwiegend im Zweirichtungsverkehr geführt
- Benutzungspflichten für den Radverkehr sind innerorts nicht mehr StVO konform (StVO 2013, §2 sowie §45)
- Führung des Radverkehrs im Seitenraum/ außerhalb des Kfz-Sichtfeldes birgt ein hohes Konfliktpotential für Radverkehr
- Die Fahrbahn der Kieler Chaussee sowie zugehörige Knotenpunkte sind in Relation zu den Verkehrsstärken überdimensioniert
- Seitenräume sind im Verhältnis als gemeinsamer Geh- und Radweg unterdimensioniert, nicht barrierefrei, technisch untergegliedert und nicht ansprechend oder ökologisch sinnvoll



Beschreibung & Ziel der Maßnahme

Mobilitätskonzeptes muss die Straßenraumaufteilung der Kieler Chaussee und in Verlängerung der Eckernförder Chaussee verkehrsträgerübergreifend eine gleichwertige und gerechte Neuaufteilung erfahren. Im Rahmen des Konzeptes wurde ein ganzheitlicher konzeptioneller Straßenentwurf auf Grundlage von georeferenzierten Luftbildern mit Überlagerung der Flurstück-

Ausgehend von der übergeordneten Zielsetzung des Verkehrs-und grenzen erstellt. Hierbei wurde insbesondere die überdimensionierte Fahrbahn den Anforderungen der Verkehrsbelastungen zugunsten der Radverkehrsinfrastrukturen angepasst und dabei eine Trennung der Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Der Radverkehr wird dabei auf ausreichend breiten Schutz- bzw. Radfahrstreifen geführt. Der Entwurf berücksichtigt zu dem den potentiellen Streckenverlauf der Radpremiumroute der KielRegion.













☐ To Do's

- Einplanung der Maßnahme in den Gemeindehaushalt
- Abstimmung mit der KielRegion Einholen von Fördergeldern (Fokus Rad)
- Ausschreibung und Vergabe von Vermessung, Entwurf und Ausführung

Wer macht was?

- Baulastträger Gemeinde
- KielRegion als wesentlicher Akteur
- Anordnungen durch Straßenverkehrsbehörde des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Wechselwirkung

- SM 02 Bahnhof 70B & Barrierefreiheit an Haltestellen
- SM 03 Radwegenetz
- SM 05 Querungsstellen und Barrierefreiheit

Zeit 🕒 🕒 🕒

Kosten **€€**

Prio (!) (!)



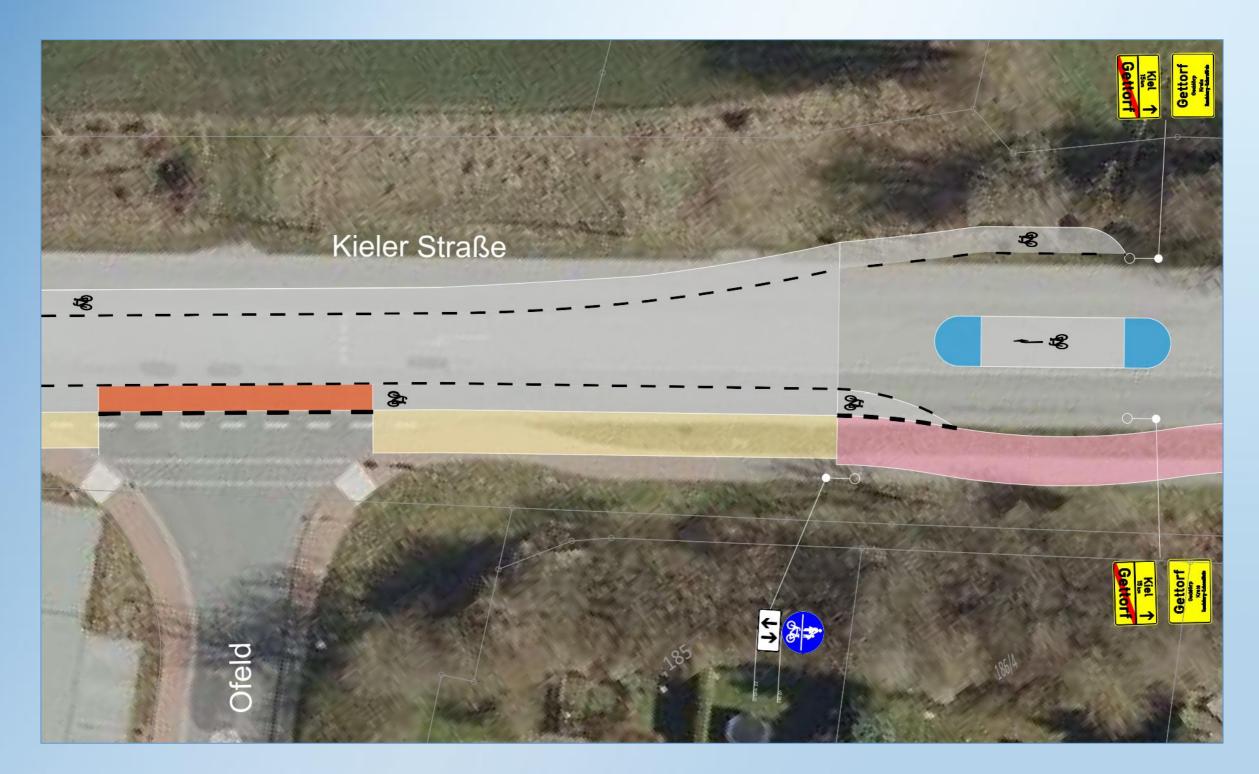
Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

Schlüsselmaßnahme SM 01



SM 01 – Kieler Chaussee: Ortseingang





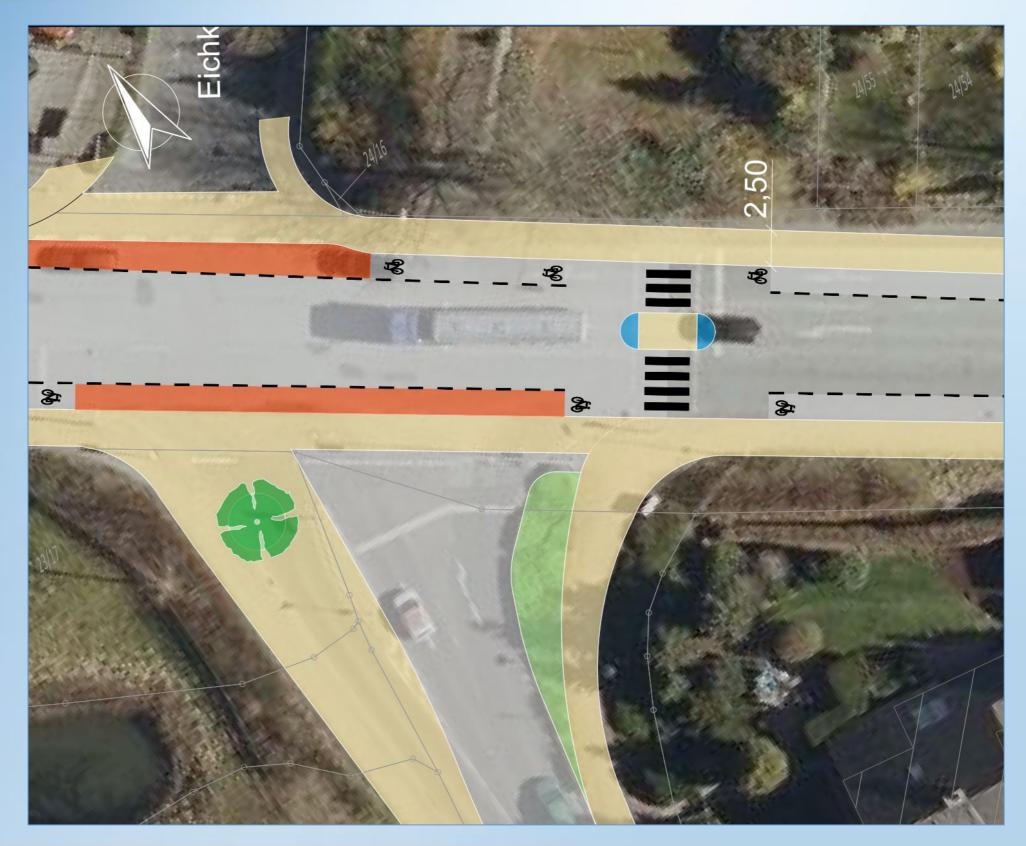
SM 01 – Kieler Chaussee: Überweg Stohler Damm





SM 01 – Kieler Chaussee: Eichkoppel





SM 01 – Kieler Chaussee: Herrenstraße





SM 02 – Umgestaltung Bahnhof und ZOB



VMK Gettorf

Umgestaltung Bahnhof und ZOB























Konzeptskizze zur Gesamtgestaltung





Planungsgrundlagen im Bericht: ab S. 12 Weiterführende Literatur: EAÖ 13, Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Leitfaden Mobilitätsstationen (KielRegion)

Bestand & Problemlage

- ZOB: sieben Buslinien und sechs Haltepunkte (Stand 09/2024)
- Bushaltestellen sind nicht barrierefrei -> Vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen gemäß Personenbeförderungsgesetz bisher nicht umgesetzt (PBefG -> demnach bis zum 1. Januar 2022 umzusetzen)
- Bahnhofsbereich nicht barrierefrei, funktional und bedarfsgerecht (für ÖPNV, Fuß- & Radverkehr)
- Anschlussbarrieren im Bahnhofs- bzw. Haltestellenumfeld (fehlende Querungsmöglichkeiten, unbefestigte Wege/ Kopfsteinpflaster, fehlende Beleuchtung, ...)
- Defizitäre intermodale Verknüpfungsmöglichkeiten (keine Mobilitätsstation, keine Sharingsysteme etc.)



Beschreibung & Ziel der Maßnahme

- Neugestaltung Bahnhof und ZOB im Corporate Design der KielRegion unter Beibehaltung der derzeitigen Optik (rotes Pflaster, Kopsteinpflasteroptik, Sichtachse Mühle)
- · Strategische Ausbildung des Bahnhofes als intermodaler Verknüpfungspunkt (Mobilitätsstation)
- · Vollständige Barrierefreiheit am Bahnhof, an den Bushaltestellen und Zuwegungen, um allen Personengruppen barrierefreie Teilhabe am ÖPNV zu ermöglichen

Potentielle Elemente der Mobilitätsstation:

- Offene Bahnhofshalle mit Potentialflächen für z.B. WC, Paketstation, Kiosk, Bäckerei, Witterungsschutz; zusätzlich Gebäude für Bar & Taxi
- Ausreichende Fahrradabstellanlagen: Fahrradbügel, Überdachte Abstellmöglichkeiten, gesicherte Abstellanlage, Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur, Lastenfahrräder/Anhänger, Reparatursäule
- Mobilitätselemente: Car- & Bikesharing (Sprottenflotte), Mitfahrbank
- · Platzgestaltung mit Aufenthaltselementen (Straßenmobiliar)

☐ To Do's

Planung und Abstimmung KielRegion Einbezug der NAH.SH zur Abstimmung für

Bahnhofshalle: Offene Zugang zum Bahngleis, primär Witterungsschutz mit einzelnen Elementen de seinsvorsorge (WC, Kiosk

- Buslinien/ Bahnhaltepunkt Einbezug Taxiunternehmen und potentiell Interessierte für Bar, Bäckerei, Kiosk etc.
- Ausschreibung Planung, Entwurf und Durchführung der Bauleistungen
- Ggf. vorab Ausschreibung städtebaulicher Vorentwurf für den Gesamtbereich

Wer macht was?

- Baulastträger Gemeinde Fördergeldbeantragung (insbesondere für Fahrradabstellanlage) in Zusammenarbeit mit
- KielRegion, ggf. NAH.SH Ggf. Abstimmungen Deutsche Bahn

Wechselwirkung

- SM 01 Kieler Chaussee
- SM 03 Radwegenetz SM 05 Querungsstellen und
- Barrierefreiheit SM 06 Barrierefreie Haltestellen und Mobilpunkte

Zeit () ()

Kosten **€€**

Prio (!) (!)



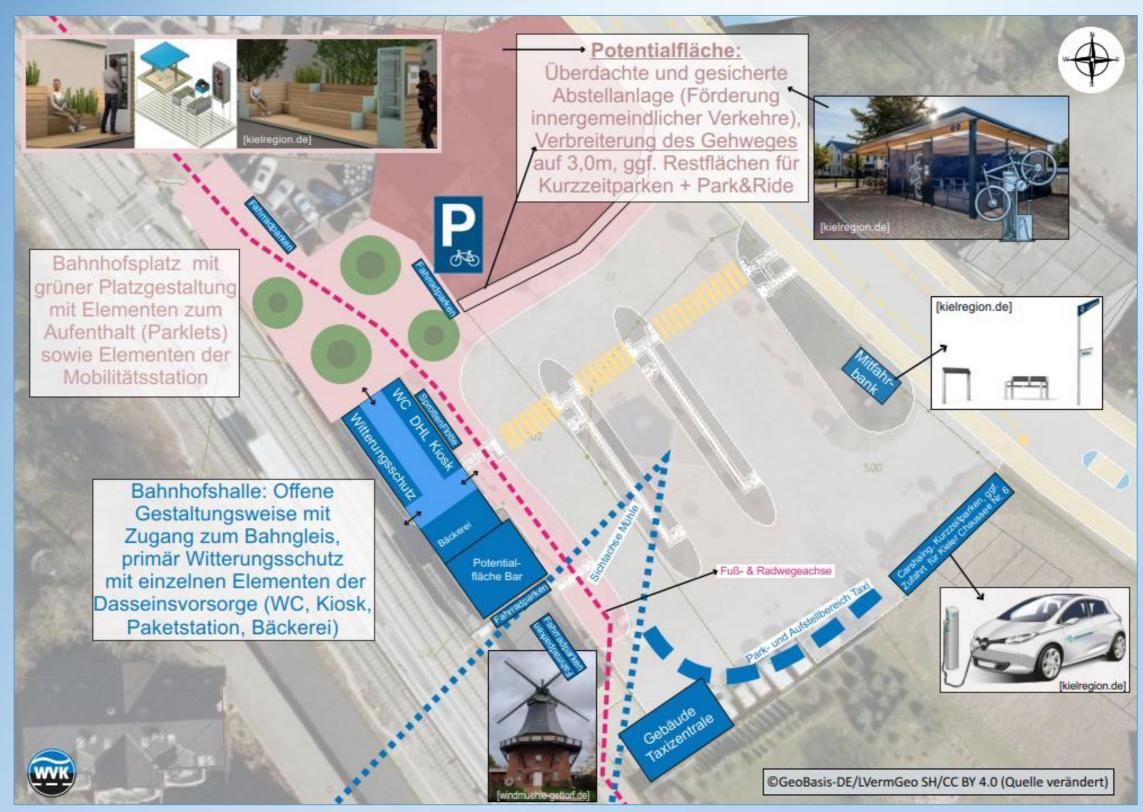
Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

Schlüsselmaßnahme SM 02



SM 02 – Umgestaltung Bahnhof und ZOB





SM 03 – Radwegenetz



VMK Gettorf

Entwicklungsziele:















Bestand & Problemlage

- Kaum zusammenhängendes Radwegenetz vorhanden
- Zeitverluste (Umwege) durch fehlende Netzstruktur Unzureichende, lückenhafte Radwegeverbindungen
- Defizitäre Radverkehrsinfrastrukturen
- Unterdimensionierte Breiten und unzureichende Oberflächenbeschaffenheit von Radwegen bzw. kombinierten Rad- und Gehwegen
- Konflikte Fuß- und Radverkehr durch gemeinsame Führung
- Konflikte durch ungeordneten ruhenden Verkehr und fehlende Markierungen von Sicherheitstrennstreifen
- Unzureichende, irreführende und lückenhafte Beschilderungen und Wegweisungen
- Unzureichende Abstellanlagen (Anzahl & Ausführung)



Beschreibung der Maßnahme

Sukzessive Umsetzung eines standardisierten, zusammenhängenden Radwegenetzes:

- Errichtung von Radwegeverbindungen zu/zwischen strategisch wichtigen Standorten innerhalb der Gemeinde (Daseinsvorsorge, ÖPNV- Haltestellen/ZOB, Ortskern/Fußgängerzone, zukünftig Anschluss an die Mobilitätsstationen) und zu den Umlandgemeinden
- Errichtung von/Anschluss an Radschnellwege(n)/ Radvorrangroute(n) z.B. zukünftige Radpremiumroute Kiel-Eckernförde
- Errichtung des Radwegenetzes als flächendeckendes Netzsystem (Radschnellverbindungen, Hauptnetz, Nebennetz) ggf. mit Routenausbildungen nach einem einheitlichen Standard unter Berücksichtigung der aktuellen Gesetze, Regelwerke und Richtlinien
- Ausbaureihenfolge: 1.Prio: Ausbau Hauptnetz und Radschnellverbindungen, 2. Prio: Ausbau Nebennetz und Routenausbildung Zur Förderung der Intermodalität: flächendeckende Errichtung von Mobilitätspunkten, -stationen und Abstellanlagen an strategisch wichtigen Standorten im Wegenetz (verstärkte Fahrradnutzung durch Verknüpfungsmöglichkeiten von Verkehrsmittel); z.B. an Bushaltestellen, am ZOB, an Schulen, an der Fußgängerzone etc.) -> siehe SM 06 Barrierefreie Haltestellen und Mobilpunkte

- Priorisierung des Radverkehres im Radwegenetz --> Überprüfung und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur gemäß ERA 2010; insbesondere Errichtung ausreichender Breiten (vgl. Planungsgrundlagen ab S. 12 - Planungsgrundsätze Radverkehr)
- Aufhebung der beidseitigen Benutzungspflicht bzw. der Freigabe "Radverkehr frei" auf Gehwegen im Zweirichtungsverkehr
- Planung und Errichtung von Fahrradstraßen z.B. Fahrradstraße Süderstraße -> siehe SM 07 Schulwegsicherung
- · Strukturierung des ruhenden Verkehres (inkl. Überprüfung Sichtachsen) sowie Markierung von Sicherheitstrennstreifen zur Vermeidung von Dooringunfällen (Breite 0,75 m gemäß ERA 2010 und RASt 2006 Ad-Hoc-Arbeitspapier)
- Überprüfung der gemeinsamen Fuß- und Radverkehrsführung (möglichst Trennung Fuß & Rad zur Vermeidung von Konflikten; gemeinsame Führung von Fuß &Rad nur auf ausreichend dimensionierten Wegen (gemäß ERA 2010 Breite mind. 3,0 m)
- Erneuerung der Oberflächen inkl. Markierungen
- Optimierung der Beleuchtung, ggf. dynamische Beleuchtungssysteme realisieren
- Lückenlose und korrekte Wegweisung und Beschilderung sowie ggf. (touristische) Routenausweisung
- Errichtung von Abstellanlagen ggf. als Mobilitätspunkt/-station -> siehe SM 06 Barrierefreie Haltestellen und Mobilpunkte
- Priorisierte Räumung für den Radverkehr (Schnee, Eisglätte, Laub, etc.)

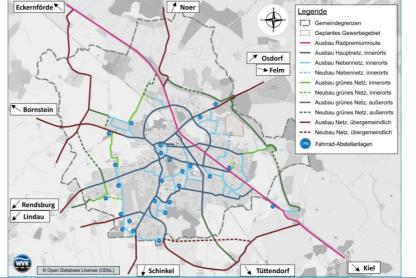
Radwegenetz

Ziel der Maßnahme

- Durch Angebot hoher Qualitätsstandards Steigerung des Radverkehrsanteiles
- Stärkung des Umweltverbundes und Reduzierung von Emissionen
- Anbindungen der Gemeinde und der Umlandgemeinden für den Radverkehr
- Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr inkl. Schulverkehre

Planungsgrundlagen im Bericht: ab S. 12 Weiterführende Literatur: RASt 06, ERA 10

Konzeptkarte Radwegenetz



Die Konzeptkarte zeigt das Radwegenetz unterteilt in ein innerörtliches Haupt- und Nebennetz, Wegeverbindungen in außerorts im Bereich von Grünachsen, übergemeindliche Wegeverbindungen in umliegende Gemeinden sowie die zukünftige Radpremiumroute Kiel-Eckernförde. Zusätzlich enthält die Konzeptkarte Vorschläge für weitere strategisch positionierte Abstellanlagen, welche flächendeckend im Radwegenetz angeordnet werden sollten.

≣ To Do's

- Umsetzungsreihenfolge
- Verwaltungsinterne Betreuung bestimmen
- Vergabe & Bau der

Wer macht was?

- Baulastträger: Gemeinde Gettorf, ggf. Kreis Rendsburg-Eckernförde (Zusammenarbeit)
- verkehrsrechtliche Anordnung durch Straßenverkehrsbehörde Kreis Rendsburg-Eckernförde

Wechselwirkung

- SM 01 Kieler Chaussee
- SM 04 KP Hasselrott/Süderstr./AmMarkt SM 06 Barrierefreie Haltestellen und
- Mobilpunkte
- SM 07 Schulwegsicherung SM 08 Weiche Maßnahmen

Zeit () ()

Kosten €€€

Prio (!) (!)



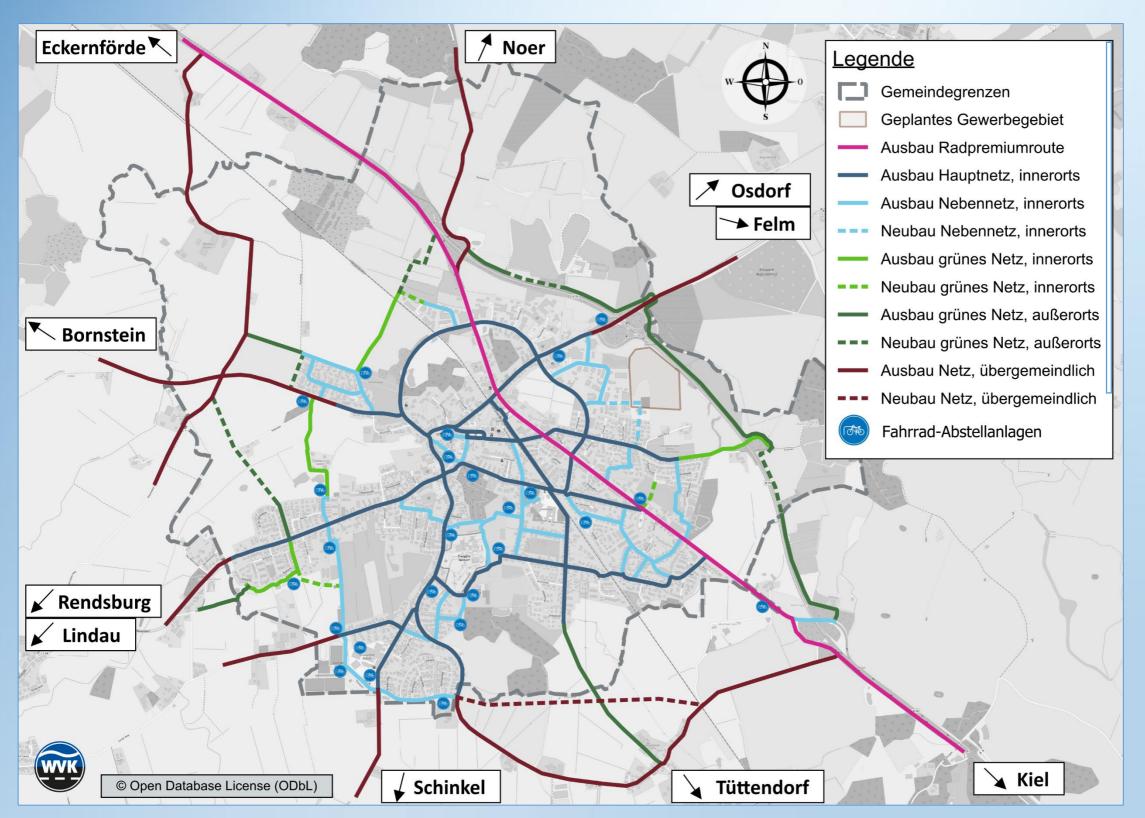
Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

Schlüsselmaßnahme SM 03



SM 03 – Radwegenetz





SM 04 - Knotenpunkt Hasselrott/Süderstraße/Am Markt



VMK Gettorf

Knotenpunkt Hasselrott/Süderstr./Am Markt

Variante II: Schematische Knotenpunktskizze als Ovalkreisverkehr

Entwicklungsziele:















planungsgrundlagen im Bericht: ab S. 12 Weiterführende Literatur: RASt 06, ERA 10, HBS 15, EFA 02

Bestand & Problemlage

- Knotenpunkt tritt als definierte Unfallhäufungsstelle mit hoher Radverkehrsbeteiligung (40%) auf
- Knotenpunkt ist in Relation zu den Verkehrsstärken für den Kfz-Verkehr überdimensioniert
- · Seitenräume als Geh- und Radwege sind unter-dimensioniert, unterteilt (Angebotsradweg), nicht barrierefrei, technisch untergeordnet (gegenüber der Fahrbahn) und nicht ansprechend oder ökologisch sinnvoll
- Benutzungspflichten im Seitenraum für den Radverkehr sind innerorts nicht mehr StVO konform (StVO 2013, §2 sowie §45)
- Führungen des Radverkehrs im Seitenraum/ außerhalb des Kfz-Sichtfeldes bergen ein hohes Konfliktpotential



Beschreibung & Ziel der Maßnahme

Übergeordnetes Ziel der Maßnahme: eine Knotenpunktumgestaltung, die für alle Verkehrsarten eine ausreichende

- Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit gewährleistet Variante I: Aufhebung der Kfz-Linksabbiegestreifen
- (ausreichende Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben) Führung des Radverkehres in den Zufahrten auf Schutzstreifen, Fortführung der Schutzstreifen im KP mit indirektem Linksabbiegen (siehe Skizze Variante I)
- Verringerung Laufwege Fußverkehr; Optimierung Mittelinseln
- Variante II: Realisierung eines ovalen Kreisverkehres, (d= ca. 22m) - Seitenräume westlich und östlich nur mit Anpassung
- Ermöglicht gesicherte Furten für den Fußverkehr in allen Knotenpunktarmen; Radverkehr kann durch Wegfall der Abbiegespuren auf Schutzstreifen in den Zufahrten und im Knotenpunktbereich in den Mischverkehr geführt werden

- Abstimmungsgespräch Kreis Rendsburg-Eckernförde und LBV.SH (unterschiedliche Zuständigkeiten auf Grund der klassifizierten Straßen)
- Variantenuntersuchung & Prüfung der Vergabe der Entwurfsplanung

Best Practice Beispiel aus der

Gemeinde Wentorf bei Hamburg

- Prüfung von Fördermitteln (Radverkehr)
- Baudurchführung

I To Do's

Wer macht was?

- Baulastträger Gemeinde und Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie LBV.SH
- Anordnungen muss durch Straßenverkehrsbehörde des Kreises Rendsburg-Eckernförde erfolgen

Wechselwirkung

@GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0 (Quelle veran

- SM 03 Radwegenetz
- SM 05 Querungsstellen und Barrierefreiheit
- SM 06 Barrierefreie Haltestellen und Mobilpunkte
- SM 07 Schulwegsicherung



Zeit () ()

Kosten €€€

Prio (!) (!)



Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

Schlüsselmaßnahme SM 04



SM 05 - Querungsstellen und Barrierefreiheit



VMK Gettorf

Entwicklungsziele:















Bestand & Problemlage

- Unzureichende Barrierefreiheit (Oberflächen. Leiteinrichtungen, Orientierungshilfen)
- Unterdimensionierte Breiten der Gehwege
- Unebene, teils sanierungsbedürftige Oberflächen Beispiel: Bereich Bergstraße/Mühlenstraße: unebene, nicht barrierefreie Oberflächen (Natursteinpflaster) und Querungsbereiche sowie unterdimensionierte Gehwege
- (siehe Foto Bestand rechts) Unzureichende Bordsteinabsenkungen
- Nicht ausreichende Anzahl an Querungsstellen und/oder Querungshilfen in maßgeblichen Querungsbereichen
- Unzureichend barrierefreie Zuwegungen zu oder zwischen Einrichtungen der täglichen Daseinsvorsorge



Querungsstellen und Querungshilfen - Beschreibung & Ziel der Maßnahme

- Errichtung von klar erkennbaren, barrierefreien Bereichen zum Queren der Fahrbahn (Querungsstellen) und/ oder Errichtung von (gesicherten) Querungshilfen für den Fußverkehr sowie ggf. für den Radverkehr
- Querungsstellen = zusätzliche Querungsmöglichkeit ohne Querungshilfe durch Bordsteinabsenkung, ggf. Grünflächen befestigen)
- Querungshilfen = mit oder ohne Vorrang gemäß EFA 02 (z.B. ohne Vorrang: Mittelinsel, vorgezogene Seitenräume; mit Vorrang: Fußgängerüberweg (FGÜ), Lichtsignalanlage auf Anforderung)
- Ermittlung der Bestandssituation und des tatsächlichen Bedarfes im Bereich potentieller Querungsstellen/-hilfen (vgl. Karte potentielle Querungsstellen 🔵 / -hilfen 🔷 im Anhang 5.1); Ermittlung der Anzahl Querende für gesicherte Querungshilfen Errichtung der Querungsstellen/-hilfen möglichst in direkten Wegebeziehungen (ohne Umwege) für hohe Akzeptanz
- Ausreichende Barrierefreiheit auf den Zuwegungen der Querungsstellen/-hilfen (Gesamtbetrachtung des umliegenden Bereiches)
- Überprüfung und ggf. Errichtung von Barrierefreiheit an Knotenpunkten (Bordsteinabsenkungen, Leiteinrichtungen etc.)
- Herstellung von guten Sichtbeziehungen zwischen den kreuzenden Verkehren im Bereich von Querungsstellen/-hilfen sowie an Knotenpunkten und ausreichende Beleuchtung der Querungsstelle/-hilfe; ggf. Optimierung der Erkennbarkeit z.B. durch Freihalten von Bewuchs (in der Kfz-Sichtachse), Einfärben der Fahrbahn, Beschilderungen/Hinweise, Ausschluss von ruhenden Verkehren vor und hinter der Querungsstelle

Ziel: Errichtung von Verkehrsinfrastruktur, die dem Fußverkehr sowie ggf. dem Radverkehr ein sicheres und barrierefreies Queren der Fahrbahn an maßgeblichen Stellen der Gemeinde ermöglicht (inkl. Schulverkehr/ radfahrende Kinder+ Begleitperson auf Gehwegen)







Querungsstellen mit

Unzureichende -->

oder potentielle

unzureichender



Querungsstellen und Barrierefreiheit

Barrierefreiheit - Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Errichtung einer flächendeckenden, barrierefreien Verkehrsinfrastruktur insbesondere neben Querungsstellen und maßgeblichen Stellen im Bereich von Knotenpunkten auch im Längsverkehr sowie im Umfeld von Einrichtungen der Daseinsvorsorge z.B. Schulen, Kitas, Amtsgebäude, Ärztehäuser sowie Einrichtungen für den täglichen Bedarf

- planungsgrundlagen im Bericht: ab S. 12 Weiterführende Literatur: EFA 02, ERA 10 , H BVA
- Festlegung einer Priorisierung für den sukzessiven barrierefreien Ausbau (insbesondere auch im Langsverkehr und für/bei Anschlussbarrieren an Querungsstellen/Haltestellen u.ä.)
- Sukzessive Errichtung ausreichend dimensionierter, barrierefreier Gehwege möglichst getrennt vom Radverkehr (gemäß EFA 02 Breite mind. 2,50 m; gemäß ERA 10 gem. Geh- und Radweg/ Zusatzschild Radverkehr frei Breite mind. 3,0 m)
- Berücksichtigung der auf den Gehwegen radfahrenden Kinder bis zum 10. Lebensjahr und Begleitung eines Elternteiles insbes. auf Schul- und Kitawegen -> ausreichend dimensionierte Gehwege, Bordsteinabsenkungen, gesicherte Querungen)
- Errichtung taktiler und akustischer Leiteinrichtungen für seheingeschränkte und blinde Menschen Errichtung ausreichender Anzahl Behindertenparkplätze insbesondere an zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge inkl. barrierefreier Zuwegungen zu den Einrichtungen
- Sukzessive Bordsteinabsenkungen (im Bestand und an neuen Querungsstellen/-hilfen)
- Sukzessive Errichtung barrierefreier Bushaltestellen inkl. deren Zuwegungen sowie ggf. Querungshilfen im Bereich von Haltestellen (vgl. SM 06: Barrierefreie Haltestellen und Mobilpunkte)

Ziel: Errichtung von Verkehrsinfrastruktur, die mobilitätseingeschränkten Menschen eine selbstständige, barrierearme/barrierefreie Fortbewegung insbesondere an zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge ermöglicht. Zu mobilitätseingeschränkten Menschen gehören neben Menschen mit offensichtlichen Einschränkungen (Menschen mit Rollstühlen, Rolllatoren usw.) ebenso ältere Menschen und Kinder sowie temporär eingeschränkte Menschen z.B. Menschen mit Kinderwagen, Gepäck, Gehhilfen, usw.

Beispiel: Bergstraße - Mühlenstraße- Meierhof sowie anliegender Parkplatz

ariante I : Errichtung eines barrierefreien Weges zentral über den Parkplatz vom Amtsgebäude bis zur Fußgängerzone





nte II : Ausweisung des Bereiches Bergstraße - Mühlenstraße - z.T. Meierhof als verkehrsberuhigten Bereich (Wegeachse vom Amtsgebäude/Parkplatz bis zur Fußgängerzone) -> Führung aller Verkehrsarten auf ebenen, barrierefreiei Mischverkehrsflächen ausreichender Dimensionierung (kurzfristig umsetzbare Variante: barrierefreie Streifen in Mischverkehrsfläche durch z.B. Abschleifen des Natursteinpflasters)

≕ To Do's

- Festlegung einer Umsetzungsreihenfolge
- Planung und Ausführung der Maßnahme

Wer macht was?

- Baulastträger: Gemeinde Gettorf, ggf. Kreis Rendsburg-Eckernförde (Zusammenarbeit) Verkehrsrechtliche Anordnung
- durch Straßenverkehrsbehörde Kreis Rendsburg-Eckernförde

Wechselwirkung

- SM 01 Kieler Chaussee
- SM 02 Bahnhof, ZOB & Haltestellen
- SM 03 Radwegenetz
- SM 04 KP Hasselrott/Süderstr./AmMarkt SM 06 Barrierefreie Haltestellen und
- Mobilpunkte
- SM 08 Weiche Maßnahmen

Zeit () () Kosten **€**€€ Prio (!) (!) (!)



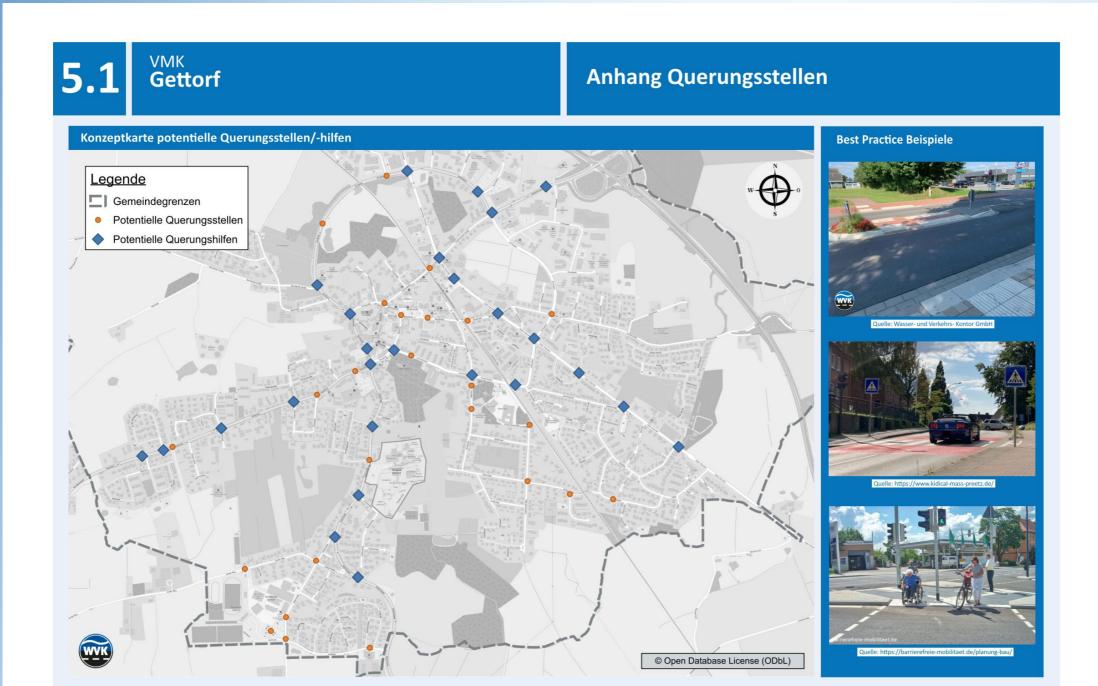
Schlüsselmaßnahme SM 05 Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH



28

SM 05.1 – Anhang Querungsstellen







Schlüsselmaßnahme SM 05.1

SM 06 - Barrierefreie Haltestellen und Mobilpunkte



6

VMK Gettorf

Barrierefreie Haltestellen und Mobilpunkte

Entwicklungsziele:





















planungsgrundlagen im Bericht: ab S. 12 Weiterführende Literatur: EAÖ 13, H BVA 11, Leitfaden NAH.SH, Leitfaden Mobilitätsstationen (KielRegion)

Bestand & Problemlage

- Vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen war gemäß
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis zum 1. Januar 2022 umzusetzen Bushaltestellen in der Gemeinde Gettorf sind flächendeckend nicht barrierefrei
- Flächendeckend bestehen Anschlussbarrieren im Haltestellenumfeld (fehlende Querungsmöglichkeiten, unbefestigte Wege, fehlende Beleuchtung, ...)
- Unzureichende Berücksichtigung und Förderung von Intermodalität
- Fehlende Verknüpfungs- und Umstiegspunkte zwischen Verkehrsmitteln (z.B. an Bushaltestellen, Bahnhof aber auch Fußgängerzone, Öffentliche Einrichtungen)
- Mobilitätselemente (Service, Sharing-Angebote & andere Angebote) zur Förderung der Intermodalität fehlen in gesamter Gemeinde (eine Mitfahrbank vorhanden
- Unzureichende bzw. fehlende Fahrradabstellanlagen

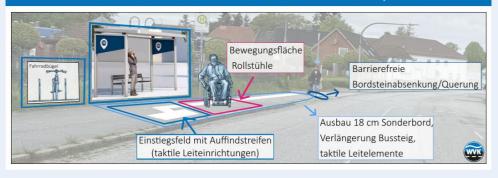


Beschreibung & Ziel der Maßnahme

- an dessen Zuwegungen, um Zugang zum ÖPNV zu verbessern und allen Personengruppen Teilhabe zu ermöglichen
- · Langfristige und nachhaltige Entwicklung und Etablierung von Mobilitätspunkten und Mobilitätsstationen, insbesondere in Kombination mit ÖPNV (Bahnhof/ZOB, Bushaltestellen) sowie anderen zentralen Bereichen der Gemeinde (Fußgängerzone Eichstraße, Schulen, Sporteinrichtungen, Gewerbegebiet/ zentraler Einkauf, Tierpark, zentrale Lage im Quartier etc.)
- · Strategische Errichtung im Corporate Design der KielRegion
- Errichtung vollständiger Barrierefreiheit an Haltestellen sowie
 Strategischer Ausbau einiger Bushaltestellen zu Mobilitätspunkten als Ergänzung zur (ersten) Mobilitätsstation am ZOB Potentielle Elemente/Ausstattungen der Mobilpunkte:
 - Abstimmung auf standortabhängigen Bedarf Abstellanlagen für Fahrräder, Kinderwagen, Roller etc. ggf. mit Überdachung, ggf. Angebot einer geschlossenen Abstellanlage
 - Servicestationen (Werkzeug, Luftpumpe), insbesondere an zentralen Punkten (Schule, Kita, Einkauf, öffentl. Gebäude etc.)
 - Ausreichend dimensionierter Witterungsschutz an Bushaltestelle
 - Angebot Ladestationen (Pkw, Fahrrad) oder Sharingsysteme

Potentielle Standorte Mobilitätspunkte und Beispielelemente Legende Mobilpunkt Friedhofskappelle:

Schematische Skizze für eine barrierefreie Bushaltestelle als Mobilpunkt



- To Do's
- Abstimmung der Standorte Auswahl der Elemente
- Durchführung der baulichen Maßnahmen
- Kooperationen (z.B. KielRegion) abstimmen
- Wer macht was?
- Planung und Errichtung Gemeinde Gettorf (Baulastträger)
- ggf. Abstimmung Grundeigentümer Abstimmung weiterer Einrichtungen mit Anbietenden (z.B. Ladesäule, Paketstation, Sharingsysteme)
- Wechselwirkung
- SM 01 Kieler Chaussee SM 02 Umgestaltung Bahnhof und ZOB SM 03 Radwegenetz
- SM 07 Schulwegsicherung

Zeit (L)(L)

Kosten €€€

Prio (!) (!) (!)



Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

Schlüsselmaßnahme SM 06



SM 07 – Schulwegsicherung



VMK Gettorf

Schulwegsicherung

Konzeptskizze zur Schulwegsicherung Grundschule

Bauliche Trennung

Entwicklungsziele:















Bestand & Problemlage

Parkschule (Grundschule):

- Starke Nutzungsüberlagerungen am Haupteingang mit hohem Konfliktpotential: Hol- und Bringverkehre, nicht barrierefreie & ausreichend lang dimensionierte Bushaltestelle, Zufahrt Lehrkräfteparkplatz, Zufahrt für Fahrräder & Fußverkehr
- · Unscheinbarer Seiteneingang mit Hol-& Bringzone, Nähe zum beschrankten Bahnübergang mit unübersichtlicher Ausfahrtssituation, Ausweichverkehr bei geschl. Schranke Isarnwohld-Schule (Gymnasium mit Gemeinschaftsschulteil):
- Süderstraße stark durch Schulradverkehre belastet, mit Unfallhäufungen ausschließlich mit Fahrradbeteiligung
- Konfliktträchtige Engstelle zu Fahrradabstellanlage



Beschreibung & Ziel der Maßnahme

- Schaffung von jeweils zwei barrierefreien Haltepunkten für Linienbusse, Zufahrtbeschränkung für Busse & Lehrkräfte
- Tüttendorfer Weg als verkehrsberuhigter Bereich mit
- Ausweisung Hol- und Bringzone; Optimierung der Einmündung Querungshilfe am Bahnübergang, Prüfung Bedarfssignalanlage
- Potentialfläche für weitere Hol- & Bringzone am östl. Parkplatz

Konzeptskizze Fahrradstraße Süderstraße

- Realisierung einer Fahrradstraße mindestens ab Höhe Sander Weg, besser ab Einmündung zur Süderstraße (L 46)
- (ggf. neue ausreichend dimensionierte Zufahrt errichten)

Fahrbahnsanierung, ggf. optische Einengungen (Bäume)

Errichtung einer optimalen Zufahrt zu Fahrradabstellanlagen aus Süderstraße sowie gegenüberliegender Wegeverbindung



To Do's

- Planung und Planungsabstimmung mit den beiden Schulen/ Schulträgern/ weiteren Akteuren Fördergeldbeantragung für
- Radverkehrsbelange (Fahrradstraße)
- Vergabe & Bau der Einzelmaßnahmen

Wer macht was?

- Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Schulen/ Schulträgern
- Verkehrsberuhigter Bereiche durch Straßenverkehrsbehörde des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Wechselwirkung

oBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0 (Quelle verä

Planungsgrundlagen im Bericht: ab S. 12 Weiterführende Literatur:

RASt 06, ERA 10, EFA 02

- SM 05 Querungsstellen und Barrierefreiheit
- Mobilpunkte

Zeit () ()

Kosten **€**€€

Prio (!) (!)

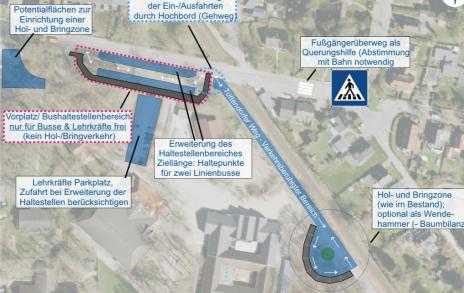


Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

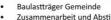
Schlüsselmaßnahme SM 07











Anordnungen (Fahrradstraße,

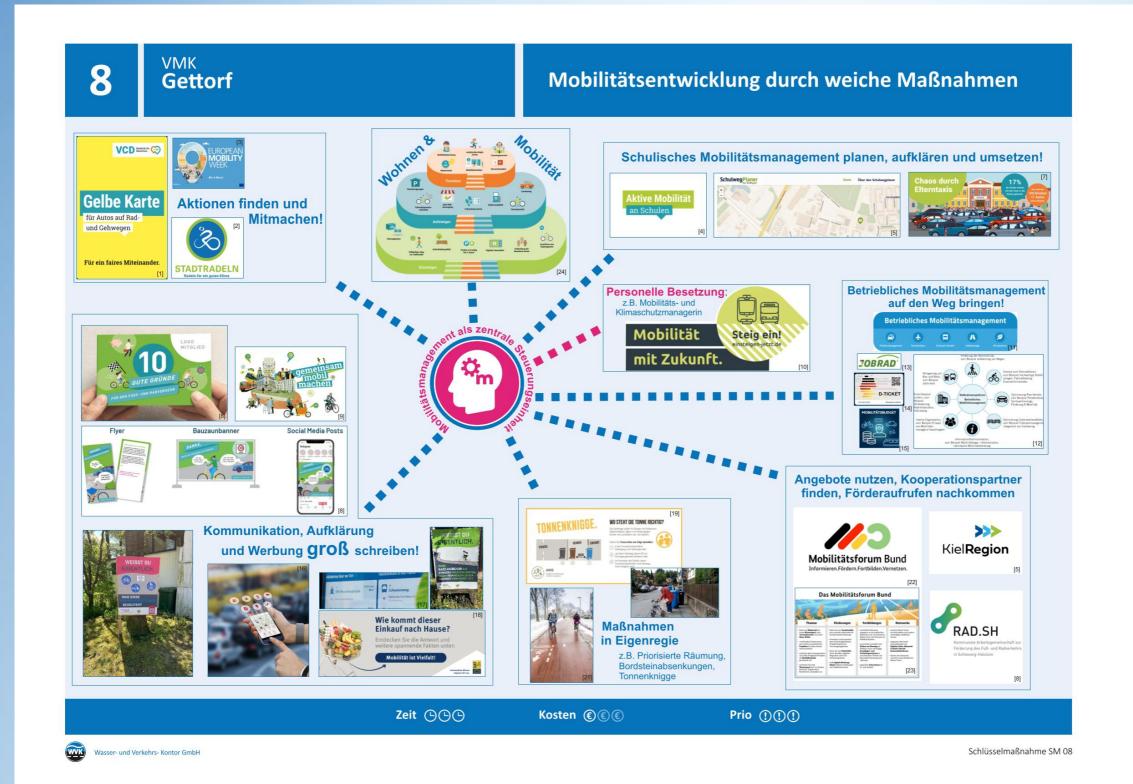
SM 03 Radwegenetz

SM 06 Barrierefreie

Haltestellen und

SM 08 – Mobilitätsentwicklung durch weiche Maßnahmen •





www. WVK).sh



Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!







