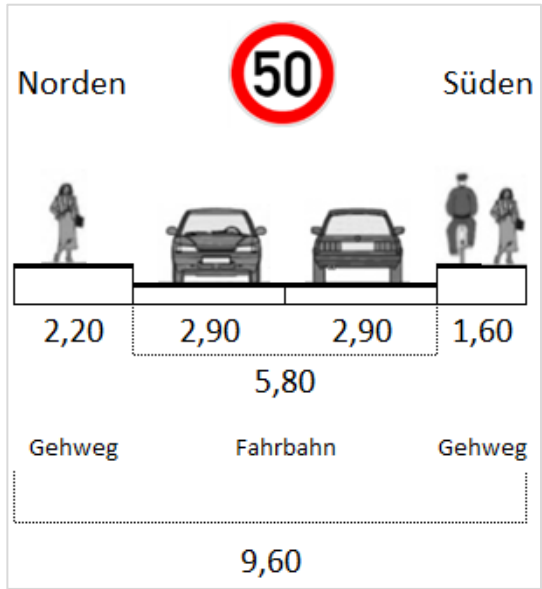
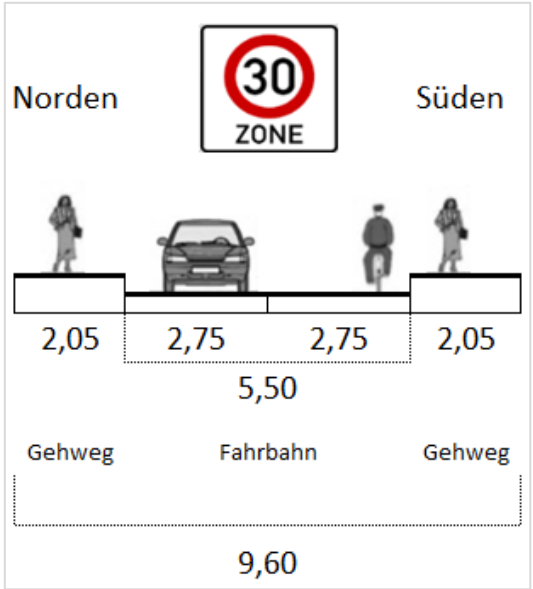


Anlage 7

Abschlussbericht, Anlage 7.1: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld:	Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)
Maßnahme Nr.	NMIV 3
Bezeichnung	Radverkehrskonzept
Begründung	<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematische Anpassung der vorhandene Radverkehrsinfrastruktur an die geltenden Qualitätsstandards hinsichtlich Sicherheit und Komfort (vgl. Maßnahmen NMIV 1 und 2) • Entwicklung eines flächendeckendes Radverkehrsnetz für die Region unter systematischer Einbeziehung aller relevanten Ziele mit Anschluss an das überregionale Rad-, Wander- und Reitwegenetz • Schaffung von attraktiven und qualitativ hochwertigen Radverkehrsverbindungen für den zielorientierten Alltagsverkehr und den Fahrradtourismus mit durchgehender Beschilderung (Alltags- und Freizeitnetz) • Verbesserung der Erschließungs-, Aufenthalts- und Verbindungsfunktion <p>Richtlinien/Empfehlungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RAST06, ERA, Hinweise zur Nahmobilität
	<p>Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung von Hauptrouten mit besonderen Qualitätsstandards im Hinblick auf Geschwindigkeit und Komfort für Wege mit bedeutsamer Verbindungsfunktion • Bündelung von Wegen zwischen wichtigen Quellen und Zielen auf Hauptrouten • Netzplan mit Vorrangachsen <p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nach Einigung gemeinsam mit Straßenbaulastträgern Bund, Land, Kreis • Führung im Wesentlichen in Erschließungs- und Anliegerstraßen, die mit Tempo 30 geregelt oder als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind • Lückenschlüsse bzw. Anpassung der Infrastruktur <p>Bestand: Kreuzstraße</p>  <p>Planung: Kreuzstraße</p> 

Maßnahme Nr.	NMIV 3
Bezeichnung	Radverkehrskonzept
	Umsetzung: Beispiel Markt/Marschstraße

Entwicklung eines
Masterplan Mobilität für die
Region Heide

Maßnahme NMIV 8
Aufbau eines sternförmigen
Stadtroutensystems

Teil Stadt Heide

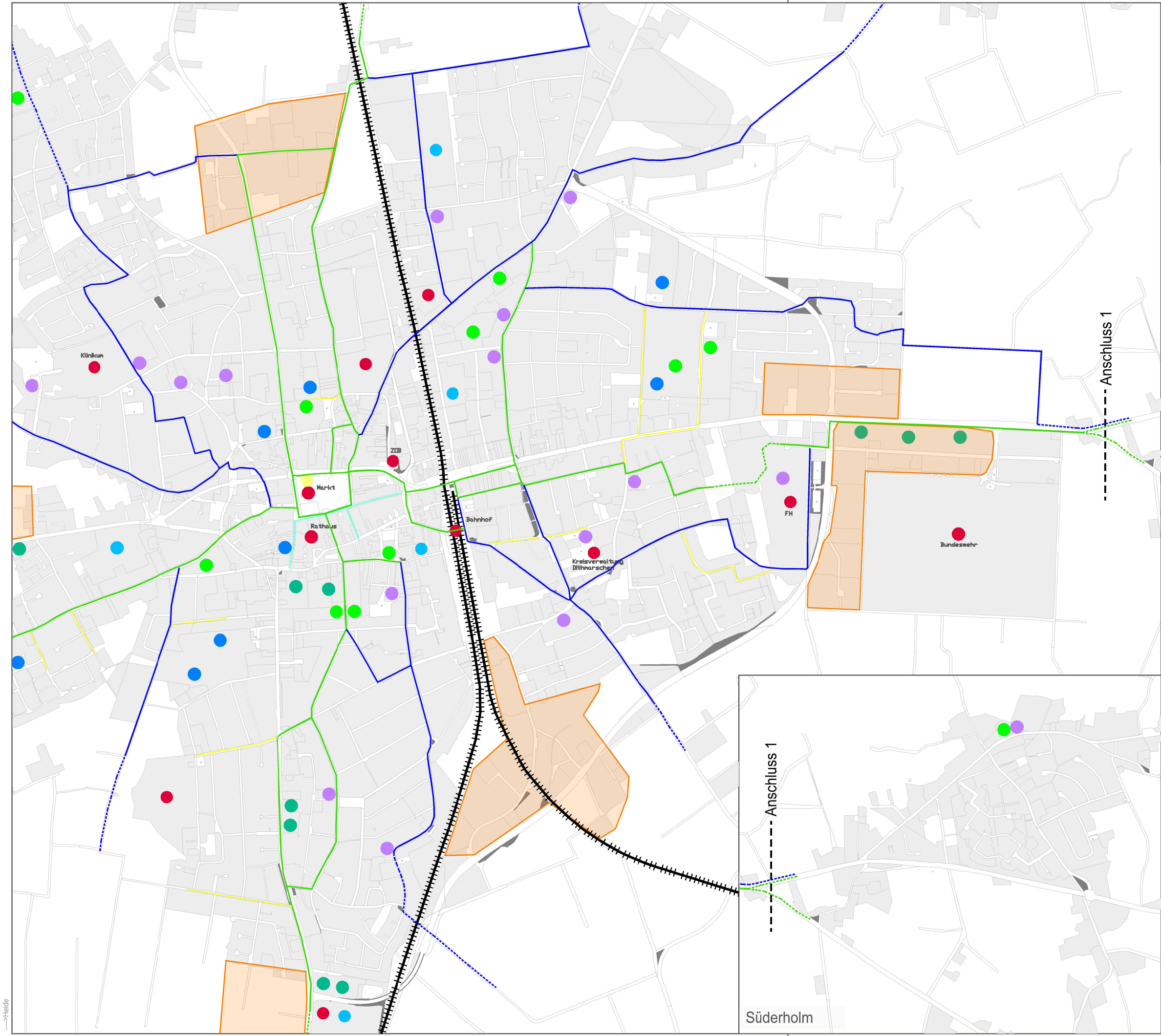


Legende:

- Öffentliche Einrichtungen
- Kita
- Schulen
- Freizeit
- Gewerbegebiet
- Einkaufszentrum
- Lebensmittelmärkte
- Große Gewerbebetriebe
- Fußgängerzone
- Hauptachsen
- Nebenachsen
- Anschlüsse an Haupt- und Nebenachsen


Auftraggeber:
Entwicklungsagentur Region Heide



BDC Dorsch Consult
Ingenieurgesellschaft mbH
Niederlassung Hamburg
Osterbekstraße 90c
22083 Hamburg



Anlage 8

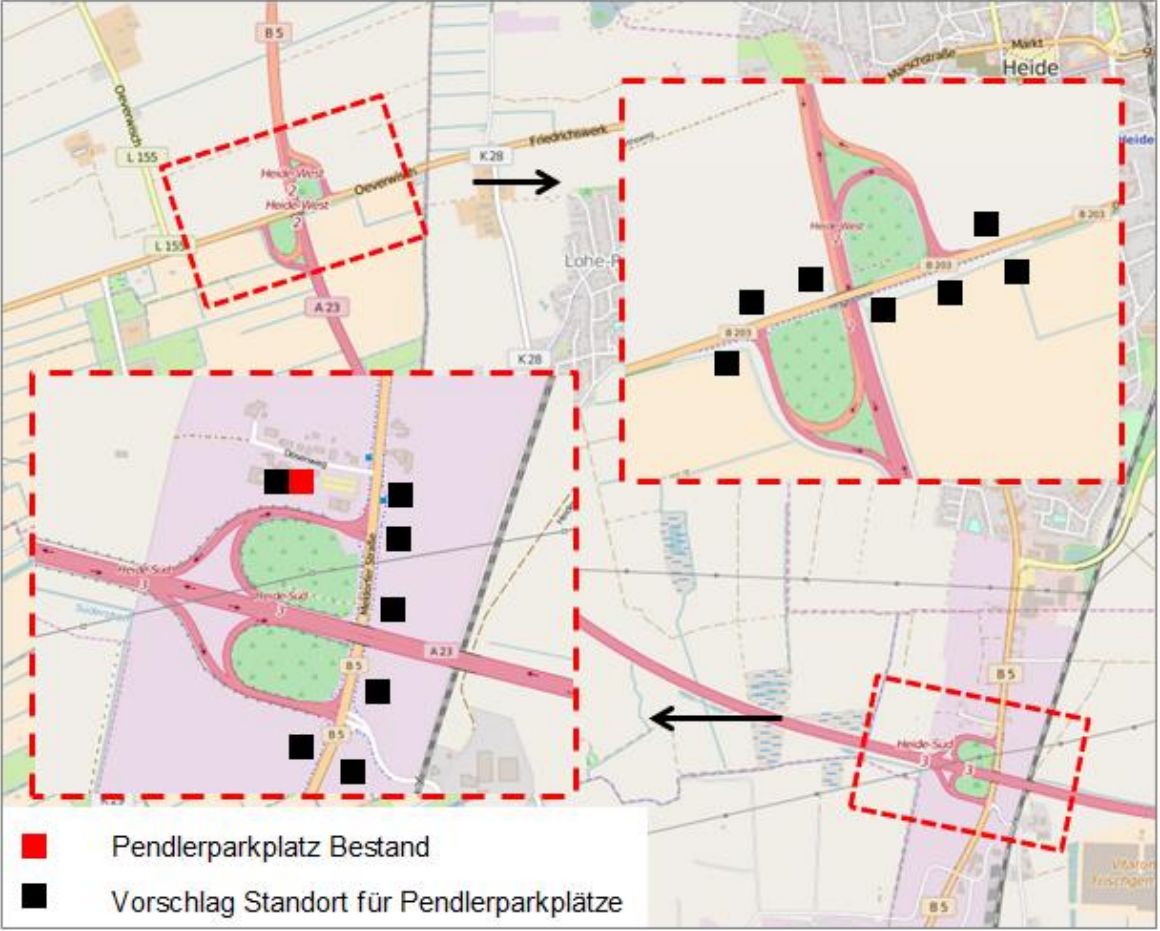
Abschlussbericht, Anlage 8: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld:	Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)
Maßnahme Nr.	NNIV 7
Bezeichnung	Umgestaltung der Achse Loher Weg, Blumenstraße, Süderstraße, Hafenstraße, Neue Anlage, Lüttenheid, Grüner Weg
Begründung	<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Stadt- und Umfeldverträglichkeit durch Verkehrsberuhigung • Schutz der Bevölkerung durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit • Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität <p>Gesetzliche Grundlage:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RAS06, Hinweise zur Nahmobilität
	<p>Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbindung/Abstimmung mit der SVG (als Aufgabenträger des Regionalverkehrs) und der Stadt Heide bzw. der Autokraft GmbH (als Aufgabenträger des Stadtverkehrs) bzgl. der Zufahrt zum Bahnhof Heide <p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsbeteiligung • Beteiligung/Einbeziehung der Anlieger und besonders der anliegenden Einzelhändler • Beauftragung der Planung • Neuplanung der Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Süderstraße/ Meldorfer Str. <p>Abschnitt 1 – Loher Weg und Blumenstraße:</p> 

Maßnahme Nr.	NNIV 7
Bezeichnung	Umgestaltung der Achse Loher Weg, Blumenstraße, Süderstraße, Hafenstraße, Neue Anlage, Lüttenheid, Grüner Weg
	<p>Abschnitt 2 – Süderstraße, Hafenstraße und Neue Anlage</p>  <p>Abschnitt 3 – Neue Anlage, Lüttenheid und Grüner Weg</p> 

Anlage 9

Abschlussbericht, Anlage 9: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld:	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 1
Bezeichnung	Parkraumkonzept mit Parkleitsystem
Begründung	<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verortungsvorschläge zur Ausweitung von Pendlerparkplätzen • Empfehlungen zur Parkplatzsituation des Westküstenklinikums • Einrichtung eines Parkleitsystems (statisch, dynamisch) <p>Gesetzliche Grundlage:</p> <p>Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000), Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2005)</p>
	<p>Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detailplanung <p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verortungsvorschläge für Pendlerparkplätze  <p> ■ Pendlerparkplatz Bestand ■ Vorschlag Standort für Pendlerparkplätze </p>

- Empfehlungen zur Parkplatzsituation des Westküstenklinikums

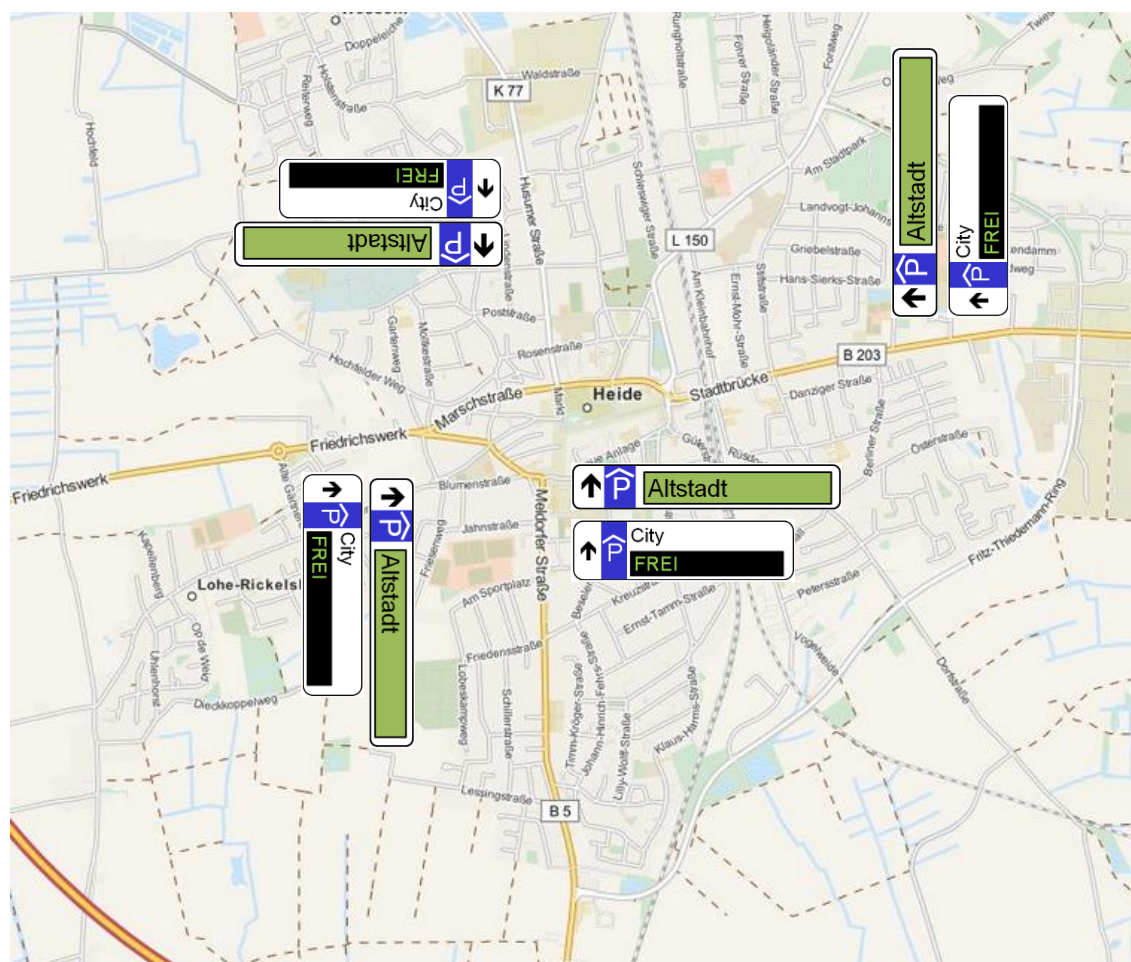
Bestand:



Empfehlung:



- Einrichtung eines Parkleitsystems (statisch, dynamisch)

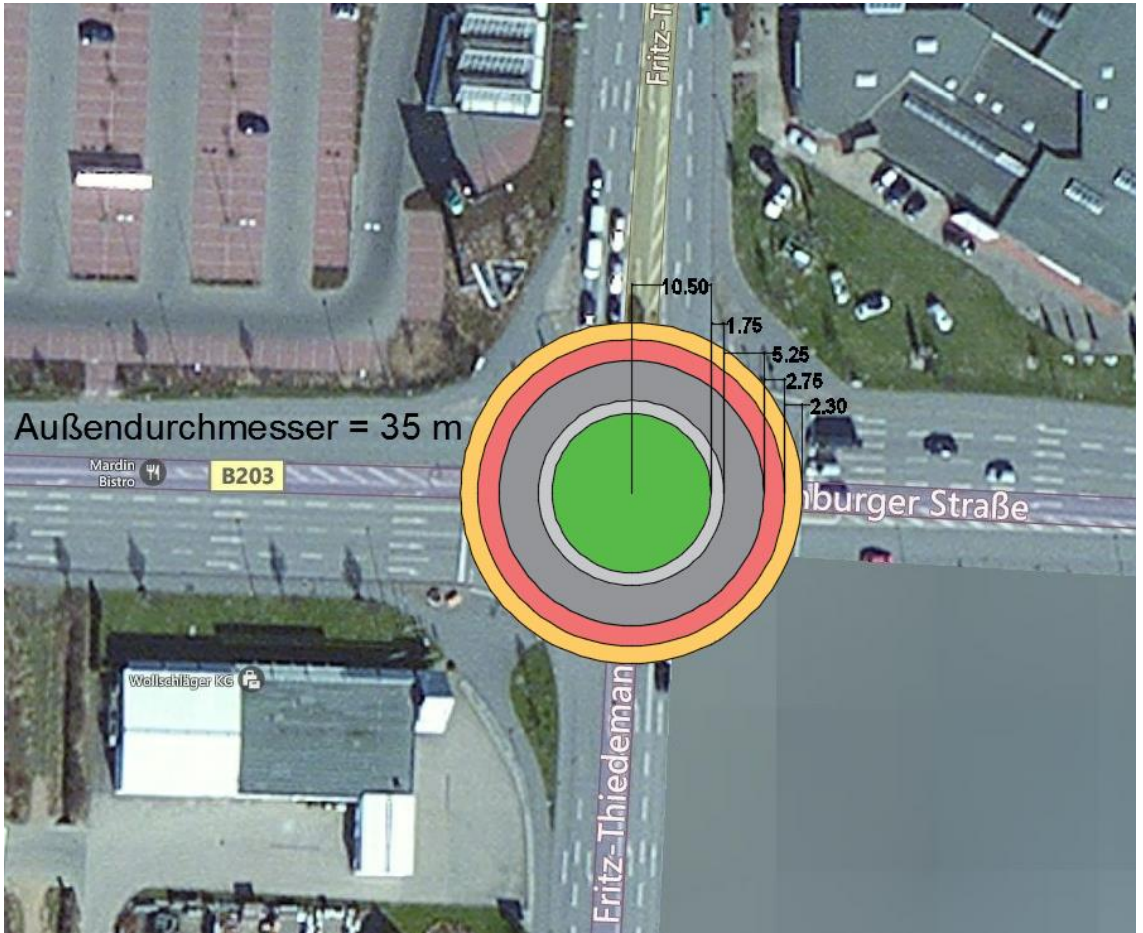


Anlage 10

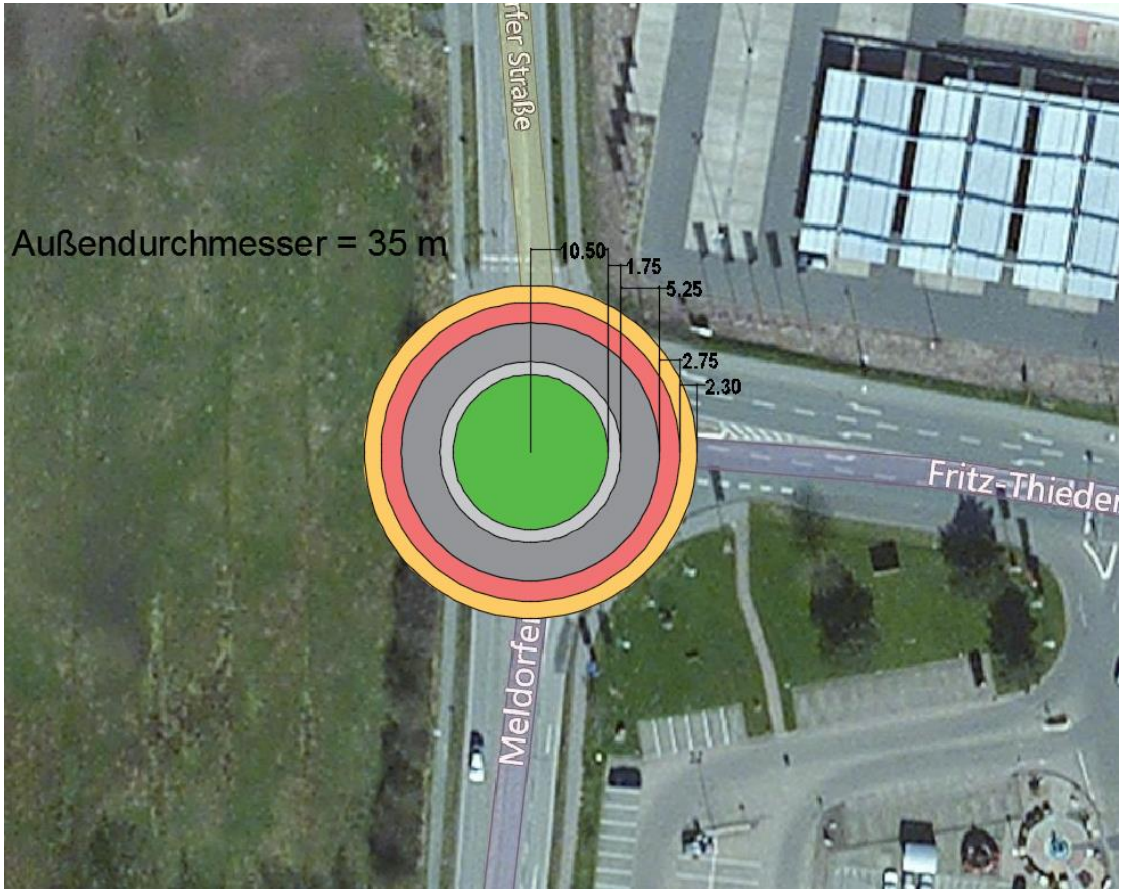
Abschlussbericht, Anlage 10.1: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld:	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 3
Bezeichnung	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz
Begründung	<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Verkehrsflusses durch Erhöhung der Kapazität • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Verbesserung der Begreifbarkeit • Reduzierung der Geschwindigkeiten • verkehrstechnisch einfache und gut begreifbare Verknüpfung von vier und mehr Knotenpunktarmen • Vermeidung der Kosten für den Betrieb einer Lichtsignalanlage <p>Richtlinien/Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RAS06, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006
	<p>Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Platzverhältnisse • Kapazitäten bis 1.500 Kfz/h bei Kleinen Kreisverkehren • Kapazitäten bis 1.200 Kfz/h bei Minikreisverkehren <p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung bei <ul style="list-style-type: none"> ○ besonderen Anforderungen an die Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs – beispielsweise zur Schulwegsicherung, ○ sehr ungleicher Verkehrsbedeutung der zulaufenden Straßen, ○ bei Linienbusverkehr • Bei Kapazitäten von > 1.500 Kfz/h Überprüfung der Verkehrsqualität und Nachweis Leistungsfähigkeit • Prüfung der Platzverhältnisse <ul style="list-style-type: none"> ○ Minstdurchmesser von 35 m bei Kleinen Kreisverkehren ○ Minstdurchmesser von 13 m bei Minikreisverkehren

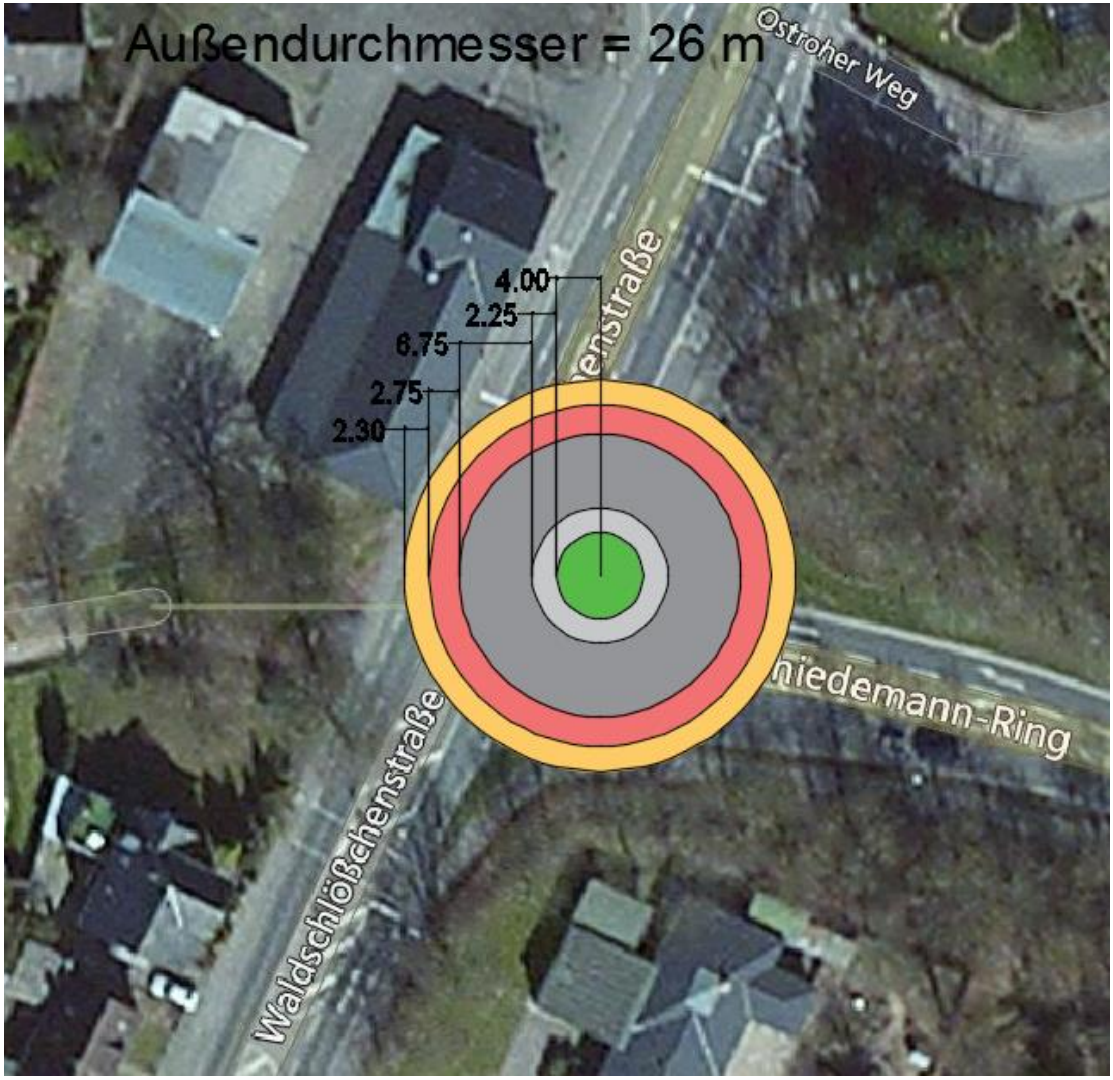
Abschlussbericht, Anlage 10.2: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 3
Bezeichnung	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz
Knotenpunkt	Hamburger Straße (B203)/Fritz-Thiedemann-Ring
Prüfung der Platzverhältnisse	 <p>Außendurchmesser = 35 m</p> <p>10.50 5.25 2.75 2.30</p> <p>Fritz-Thiedemann-Ring Hamburger Straße</p> <p>Mardin Bistro Wellchilger Kfz</p>
Verkehrsbelastung :	25.000 Kfz/24h → 2.500 Kfz/h
Grenzwert gemäß Richtlinien	1.500 Kfz/h (ohne Bypässe)
Ergebnis	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung >> Grenzwert für einen kleinen Kreisverkehr (2.500 Kfz/h >> 1.500 Kfz/h) • demzufolge Erfordernis eines großen Kreisverkehrs (mit zweistreifiger Kreisfahrbahn), der gem. Regelwerk mit Lichtsignalanlage auszurüsten ist (Kap. 6.3.5.11 RAS06) • daher Ausschluss dieser Lösung für den KP Hamburger Str./Fritz-Thiedemann-Ring, da das Ziel einer Verkehrsoptimierung durch Eliminierung einer Lichtsignalanlage auf diesem Wege nicht erreichbar ist

Abschlussbericht, Anlage 10.3: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 3
Bezeichnung	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz
Knotenpunkt	Meldorfer Straße (B5)/Fritz-Thiedemann-Ring
Prüfung der Platzverhältnisse	
Verkehrsbelastung:	20.000 Kfz/24h → 2.000 Kfz/h
Grenzwert gemäß Richtlinien	1.500 Kfz/h (ohne Bypässe)
Ergebnis	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung >> Grenzwert für einen kleinen Kreisverkehr (2.000 Kfz/h >> 1.500 Kfz/h) • demzufolge Erfordernis eines großen Kreisverkehrs (mit zweistreifiger Kreisfahrbahn), der gem. Regelwerk mit Lichtsignalanlage auszurüsten ist (Kap. 6.3.5.11 RAS06) • daher Ausschluss dieser Lösung für den KP Meldorfer Straße/Fritz-Thiedemann-Ring, da das Ziel einer Verkehrsoptimierung durch Eliminierung einer Lichtsignalanlage auf diesem Wege nicht erreichbar ist

Abschlussbericht, Anlage 10.4: Maßnahmenkatalog


Handlungsfeld	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 3
Bezeichnung	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz
Knotenpunkt	Waldschlößchenstraße/Fritz-Thiedemann-Ring
Prüfung der Platzverhältnisse	
Verkehrsbelastung:	15.000 Kfz/24h → 1.500 Kfz/h
Grenzwert gemäß Richtlinien	1.500 Kfz/h (ohne Bypässe) für Kleinen Kreisverkehr
Ergebnis	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung entspricht Grenzwert für einen kleinen Kreisverkehr (1.500 Kfz/h = 1.500 Kfz/h) • Die Errichtung eines Kreisverkehrs ist nur unter der Voraussetzung machbar, dass eine Verschiebung gemäß Skizze möglich ist (Grunderwerb, Bauleitplanung, etc.)

Anlage 11


Abschlussbericht, Anlage 11.1: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld:	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 4
Bezeichnung	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Nebennetz
Begründung	<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Verkehrsflusses durch Erhöhung der Kapazität • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Verbesserung der Begreifbarkeit • Reduzierung der Geschwindigkeiten • verkehrstechnisch einfache und gut begreifbare Verknüpfung von vier und mehr Knotenpunktarmen • Vermeidung der Kosten für den Betrieb einer Lichtsignalanlage <p>Richtlinien/Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RAST06, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006
	<p>Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Platzverhältnisse • Kapazitäten bis 1.500 Kfz/h bei Kleinen Kreisverkehren • Kapazitäten bis 1.200 Kfz/h bei Minikreisverkehren <p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung bei <ul style="list-style-type: none"> ○ besonderen Anforderungen an die Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs – beispielsweise zur Schulwegsicherung, ○ sehr ungleicher Verkehrsbedeutung der zulaufenden Straßen, ○ bei Linienbusverkehr • Bei Kapazitäten von > 1.500 Kfz/h Überprüfung der Verkehrsqualität und Nachweis Leistungsfähigkeit • Prüfung der Platzverhältnisse <ul style="list-style-type: none"> ○ Minstdurchmesser von 35 m bei Kleinen Kreisverkehren ○ Minstdurchmesser von 13 m bei Minikreisverkehren

Abschlussbericht, Anlage 11.2: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld:	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 4
Bezeichnung	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Nebennetz
Knotenpunkt	Kreuzstraße/Feldstraße/Struckweg
Prüfung der Platzverhältnisse	 <p>Außendurchmesser = 13 m</p> <p>2.50 4.00 2.50</p> <p>Feldstraße</p> <p>Kreuzstraße</p> <p>Struckweg</p>
Verkehrsbelastung:	7.800 Kfz/24h → 780Kfz/h
Grenzwert gemäß Richtlinien	1.200 Kfz/h für Minikreisverkehr
Ergebnis	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung liegt unter dem Grenzwert für einen Minikreisverkehr (780 Kfz/h < 1.200 Kfz/h) und somit in dessen Anwendungsbereich • Bei der Umsetzung eines Minikreisverkehrs kommt es auf eine gut begreifbare und möglichst unverwechselbare Gestaltung und bauliche Ausführung an, um Falschfahrten und Vorfahrtsfehler zu vermeiden

Abschlussbericht, Anlage 11.3: Maßnahmenkatalog

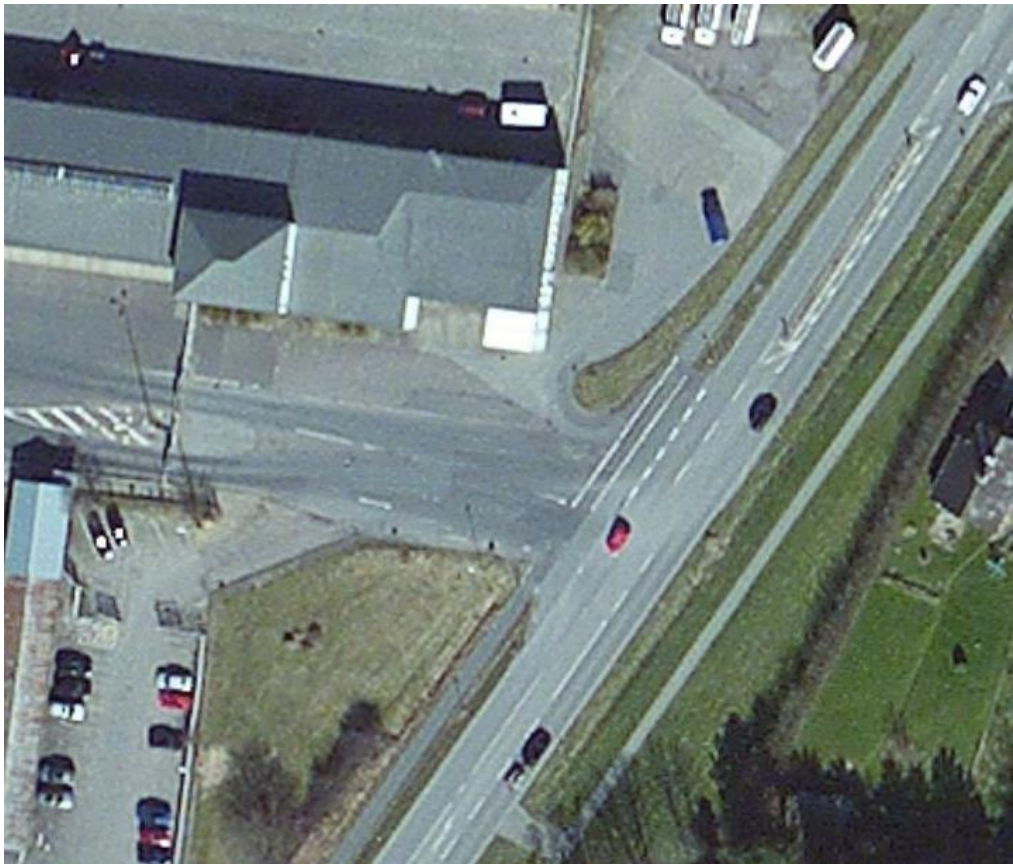
Handlungsfeld:	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 4
Bezeichnung	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Nebennetz
Knotenpunkt	Feldstraße/Lüttenheid/Grüner Weg
Prüfung der Platzverhältnisse	 <p>Außendurchmesser = 13 m</p>
Verkehrsbelastung:	8.500 Kfz/24h → 850 Kfz/h
Grenzwert gemäß Richtlinien	1.200 Kfz/h für Minikreisverkehr bis etwa 18 000 Kfz/24 h besonders günstigen Verhältnissen
Ergebnis	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung liegt unter dem Grenzwert für einen Minikreisverkehr (850 Kfz/h < 1.200 Kfz/h) und somit in dessen Anwendungsbereich • Die Errichtung eines Kreisverkehrs ist nur unter der Voraussetzung machbar, dass eine Verschiebung gemäß Skizze möglich ist (Grunderwerb, Bauleitplanung, etc.) • Bei der Umsetzung eines Minikreisverkehrs kommt es auf eine gut begreifbare und möglichst unverwechselbare Gestaltung und bauliche Ausführung an, um Falschfahrten und Vorfahrtsfehler zu vermeiden

Abschlussbericht, Anlage 11.4: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld:	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 4
Bezeichnung	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Nebennetz
Knotenpunkt	Alfred-Dührssen-Straße/Esmarchstraße
Prüfung der Platzverhältnisse	
Verkehrsbelastung:	8.300 Kfz/24h → 830 Kfz/h
Grenzwert gemäß Richtlinien	1.200 Kfz/h für Minikreisverkehr bis etwa 18 000 Kfz/24 h besonders günstigen Verhältnissen
Ergebnis	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung liegt unter dem Grenzwert für einen Minikreisverkehr (830 Kfz/h < 1.200 Kfz/h) somit in dessen Anwendungsbereich • Die Errichtung eines Kreisverkehrs ist machbar, evtl. wird durch eine Verschiebung gemäß Skizze Grunderwerb erforderlich (Bauleitplanung) • Bei der Umsetzung eines Minikreisverkehrs kommt es auf eine gut begreifbare und möglichst unverwechselbare Gestaltung und bauliche Ausführung an, um Falschfahrten und Vorfahrtsfehler zu vermeiden

Anlage 12

Abschlussbericht, Anlage 12.1: Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld:	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)
Maßnahme Nr.	MIV+P 5
Bezeichnung	Beseitigung der Gefahrenstelle an der Ausfahrt des Raffineriegeländes
Begründung	<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herstellung eines sicheren und funktionsgerechten Knotenpunktes an der Ein- und Ausfahrt des Raffineriegeländes • Erhöhung der <ul style="list-style-type: none"> ○ Verkehrssicherheit, ○ Verkehrsqualität und somit der ○ Umfeldverträglichkeit <p>Gesetzliche Grundlage:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012), Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG)
	<p>Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und mit Betreiber der Raffinerie <p>Bestand:</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsdefizite und -mängel für alle motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer • keine Lichtsignalanlage (LSA), fehlende Straßen- und Seitenmarkierungen • kein Abbiegestreifen aus Richtung Norden (von der Autobahn) • stark erschwerte Ausfahrt für Gefahrguttransporte Richtung Norden (zur Autobahn)

Umsetzung:

- Straßenkategorie: LSII (überregionale Verbindungsfunktionsstufe II)
- Radweg auf der Seite der einmündenden Straße
- Lichtsignalanlage (LSA)

