

VU ÄUßERE ERSCHLIEßUNG WEDEL NORD



Präsentation im Rahmen des Bürgerdialogs am 28.06.2016

2015335, Stand 21.06.2016

Auftraggeber:

Fa. Semmelhaack
Kaltenweide 85
25335 Elmshorn

Auftragnehmer:

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg

+49 (40) 309 709 - 0
kontakt@argus-hh.de
www.argus-hh.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Markus Franke
Dipl.-Ing. Lasse Petersen
Dipl.-Ing. Tobias von Frajer
Sebastian Groß M.Sc.

1. Kraftfahrzeugverkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Reduzierungspotenziale (Kfz-Verkehr)

1. **Kraftfahrzeugverkehr**
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Reduzierungspotenziale (Kfz-Verkehr)

KRAFTFAHRZEUGVERKEHR

ENGERE AUSWAHL VON ERSCHLIEßUNGSVARIANTEN



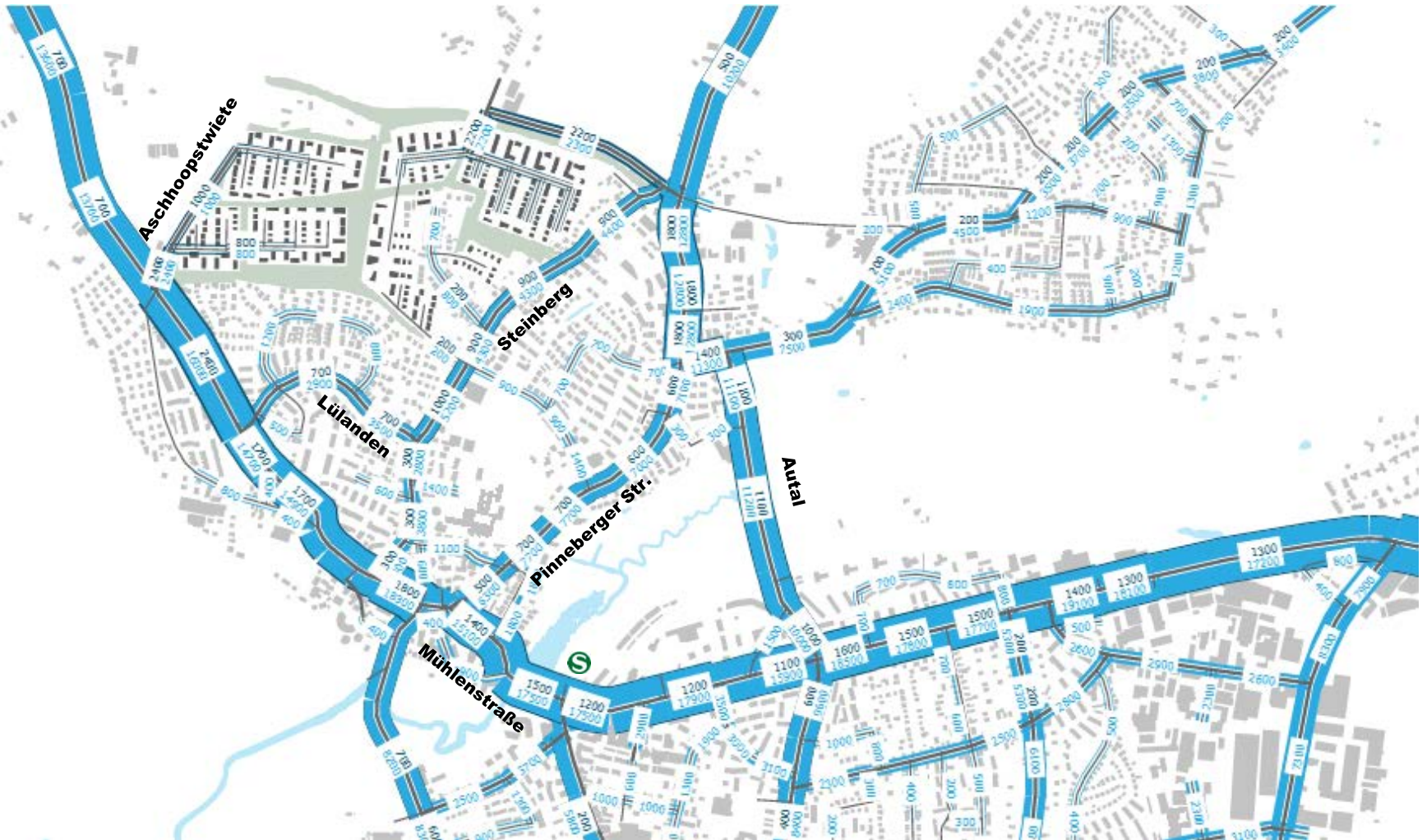
Variante 3, 8 und 8b sehen keine interne Durchbindung vor (nur kommunale Trassen)

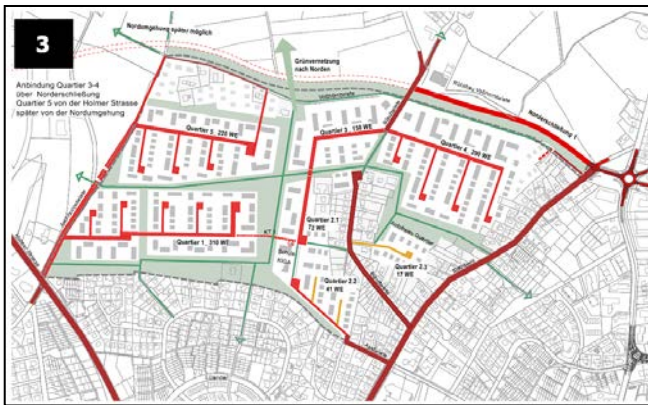
KRAFTFAHRZEUGVERKEHR

VARIANTE 3



KRAFTFAHRZEUGVERKEHR
VARIANTE 3





Vorteile:

- + geringerer Aufwand der äußeren Erschließung
- + vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten (Nordumfahrung weiterhin realisierbar)
- + Grünvernetzung nach Norden möglich

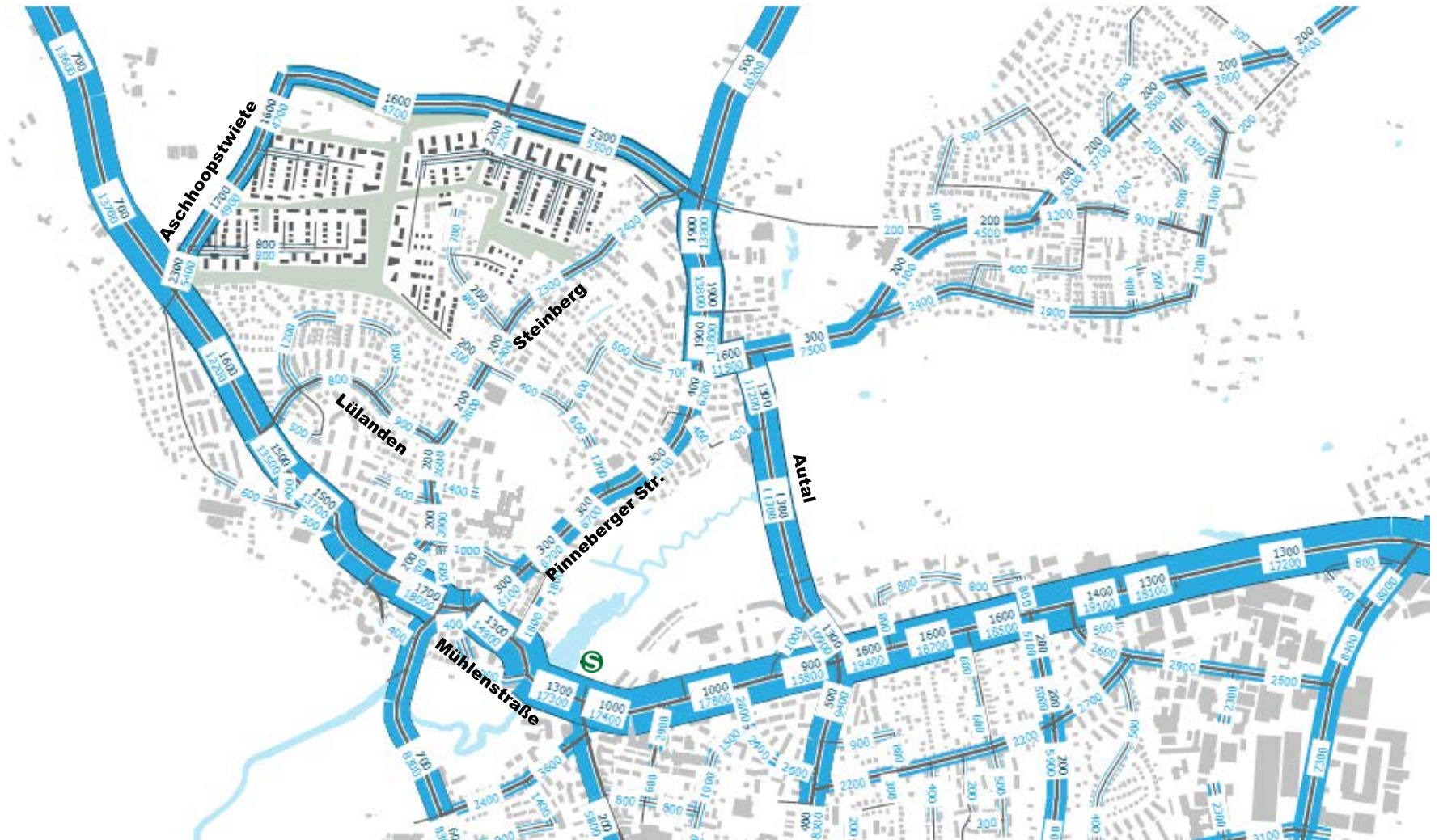
Nachteile:

- MIV-Erreichbarkeit stärker eingeschränkt (Quartier NW)
- stärkere Belastung Steinberg/Gärtnerstraße (ca. 1.000 Fahrten / Tag)
- leicht höhere Inanspruchnahme der Knotenpunktkapazitäten auf B 431

KRAFTFAHRZEUGVERKEHR VARIANTE 8



KRAFTFAHRZEUGVERKEHR VARIANTE 8





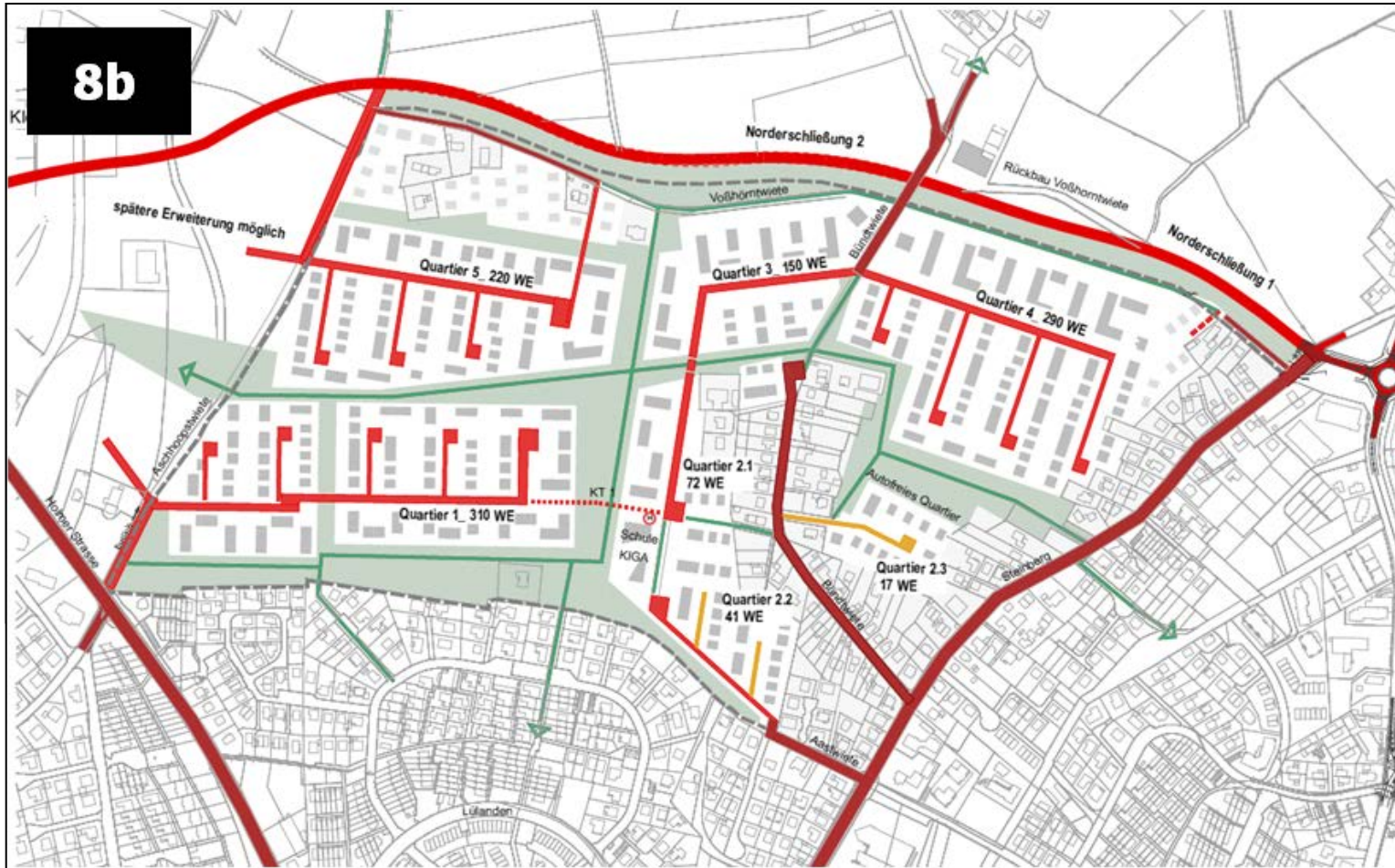
Vorteile:

- + keine Neuverkehre auf Steinberg/Gärtnerstraße (u. Teilverlagerung Bestandsverkehre)
- + gute Erreichbarkeit d. Quartiere
- + leicht geringere Inanspruchnahme der Knotenpunktkapazitäten auf B 431

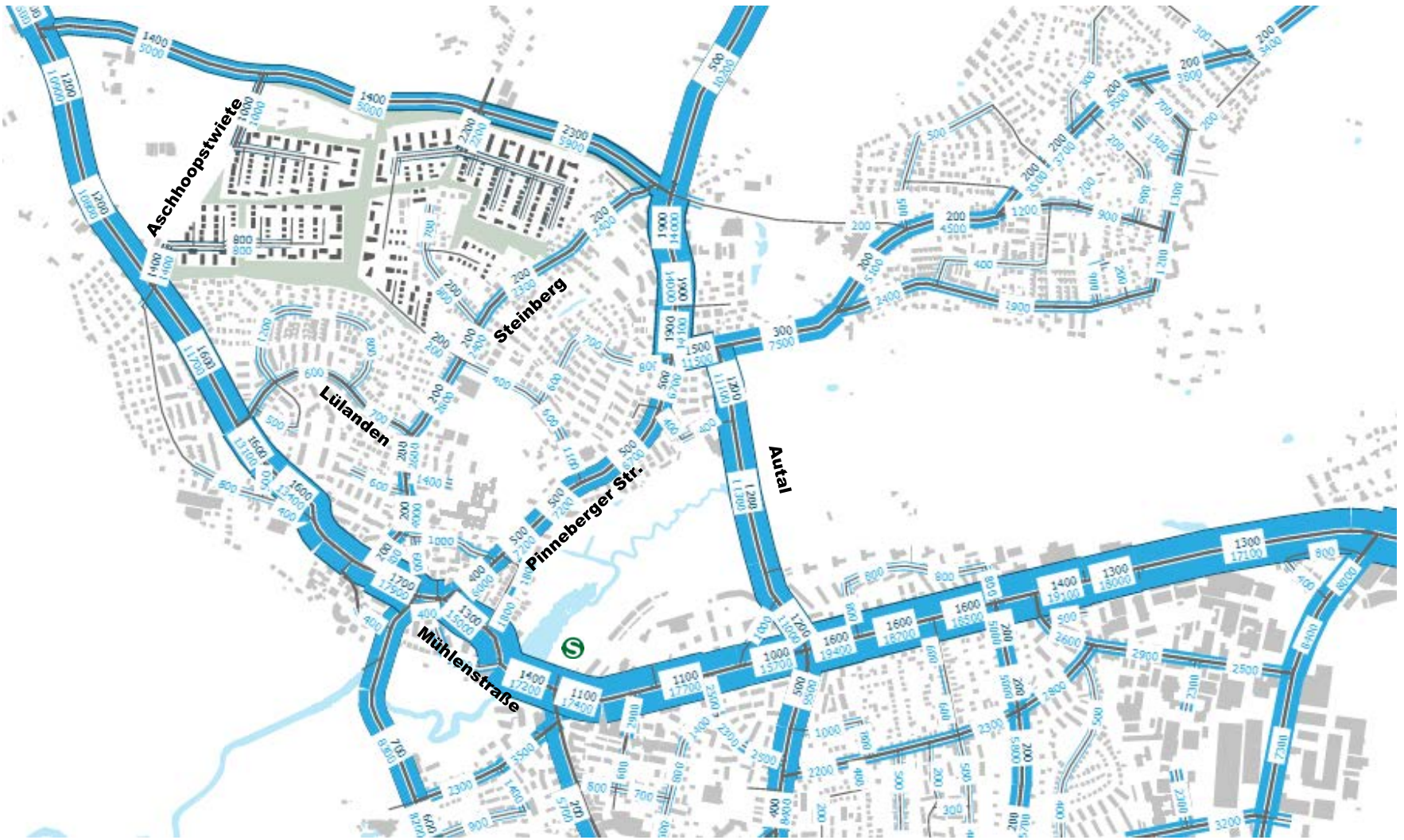
Nachteile:

- höherer Aufwand der äußeren Erschließung
- stärkere verkehrliche Belastung der Aschhoopstwiete (wird eher Stadtstraße)
- Grünvernetzung nach Norden und nach Westen nicht / schwer machbar
- höhere Versiegelung

KRAFTFAHRZEUGVERKEHR
VARIANTE 8B



KRAFTFAHRZEUGVERKEHR
VARIANTE 8B





Vorteile:

- + keine Neuverkehre auf Steinberg/Gärtnerstraße (u. Teilverlagerung Bestandsverkehre)
- + geringe Belastung Aschhoopstwiete (nur Ziel- und Quellverkehre)
- + leicht geringere Inanspruchnahme der Knotenpunktkapazitäten auf B 431
- + gute Erreichbarkeit
- + Option zur Nachsteuerung der Verkehrsverteilung (→ Altstadt!)
- + Erweiterung nach Westen möglich

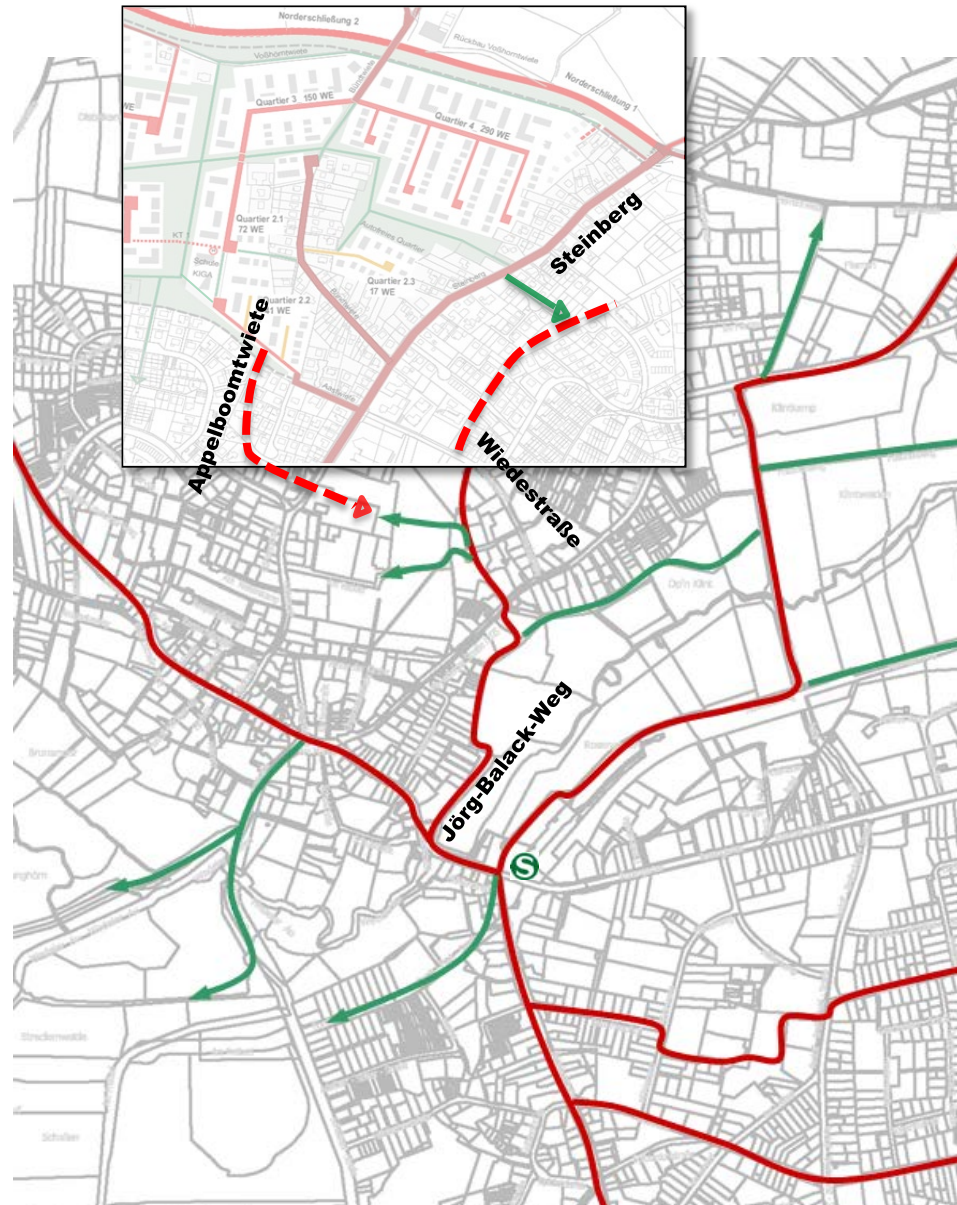
Nachteile:

- hoher Aufwand äußere Erschließung
- Grünvernetzung nach Norden nicht machbar
- höhere Versiegelung

1. Kraftfahrzeugverkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Reduzierungspotenziale (Kfz-Verkehr)

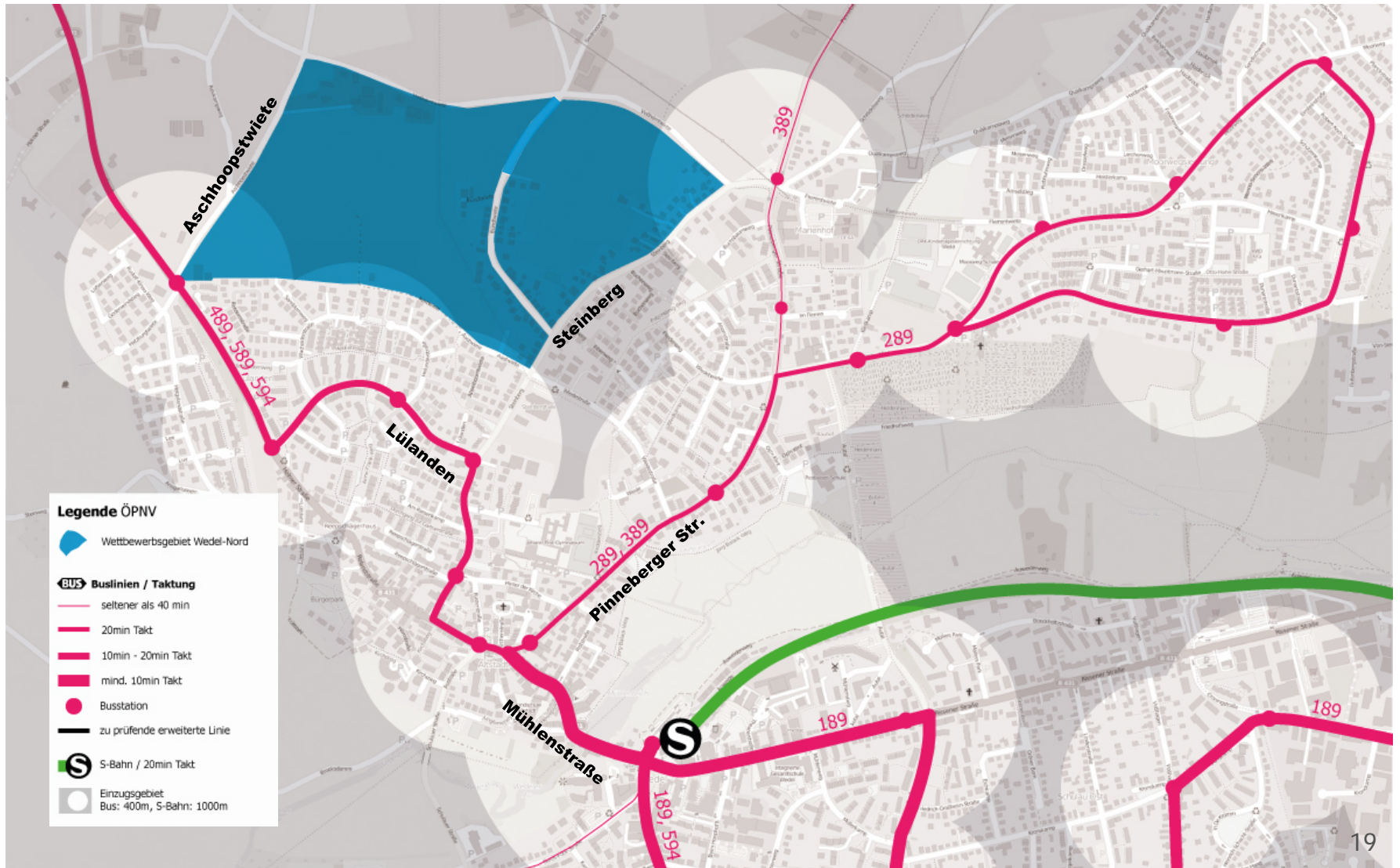
RADVERKEHR NETZ EIGENSTÄNDIGER RADWEGE



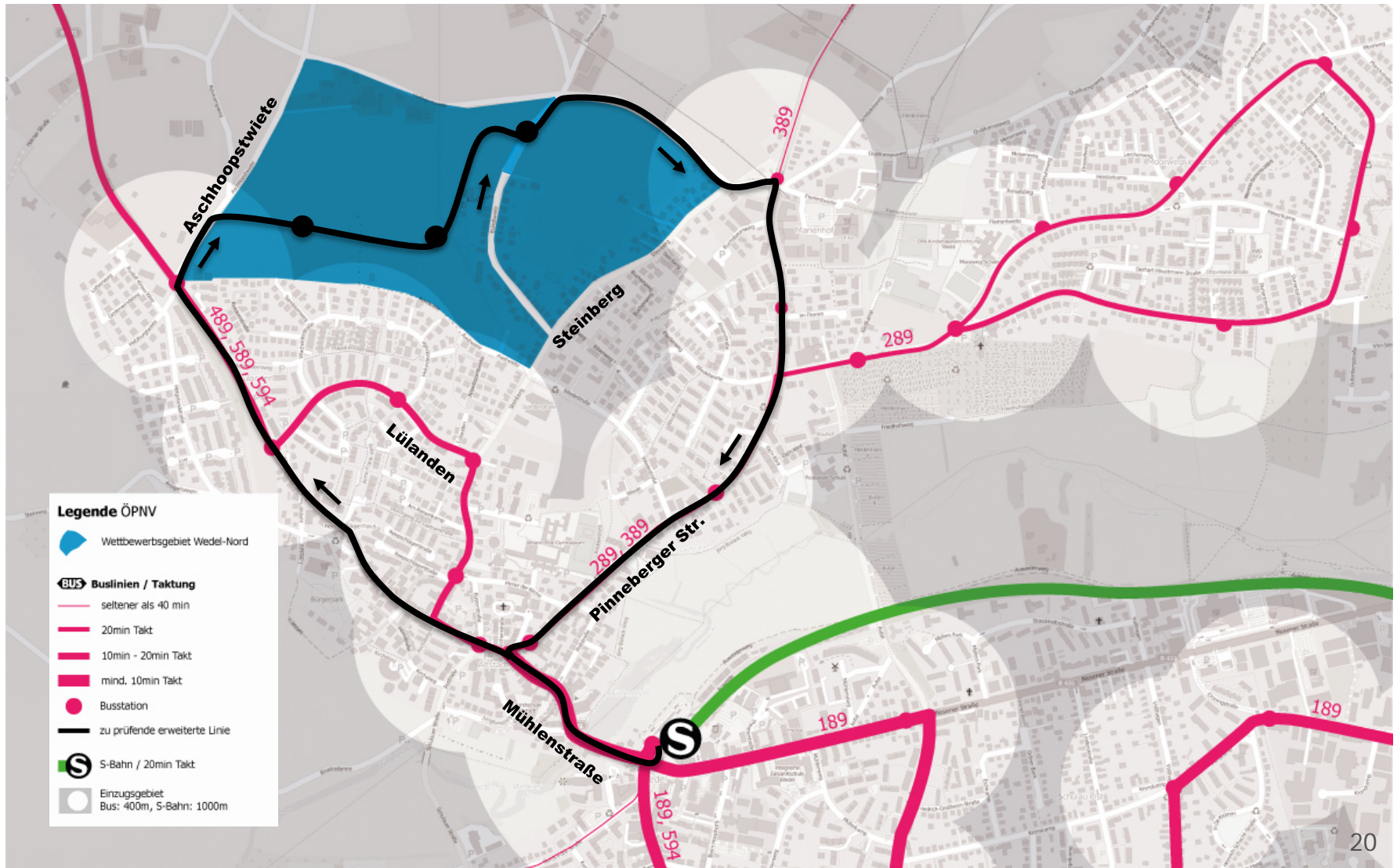


1. Kraftfahrzeugverkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Reduzierungspotenziale (Kfz-Verkehr)

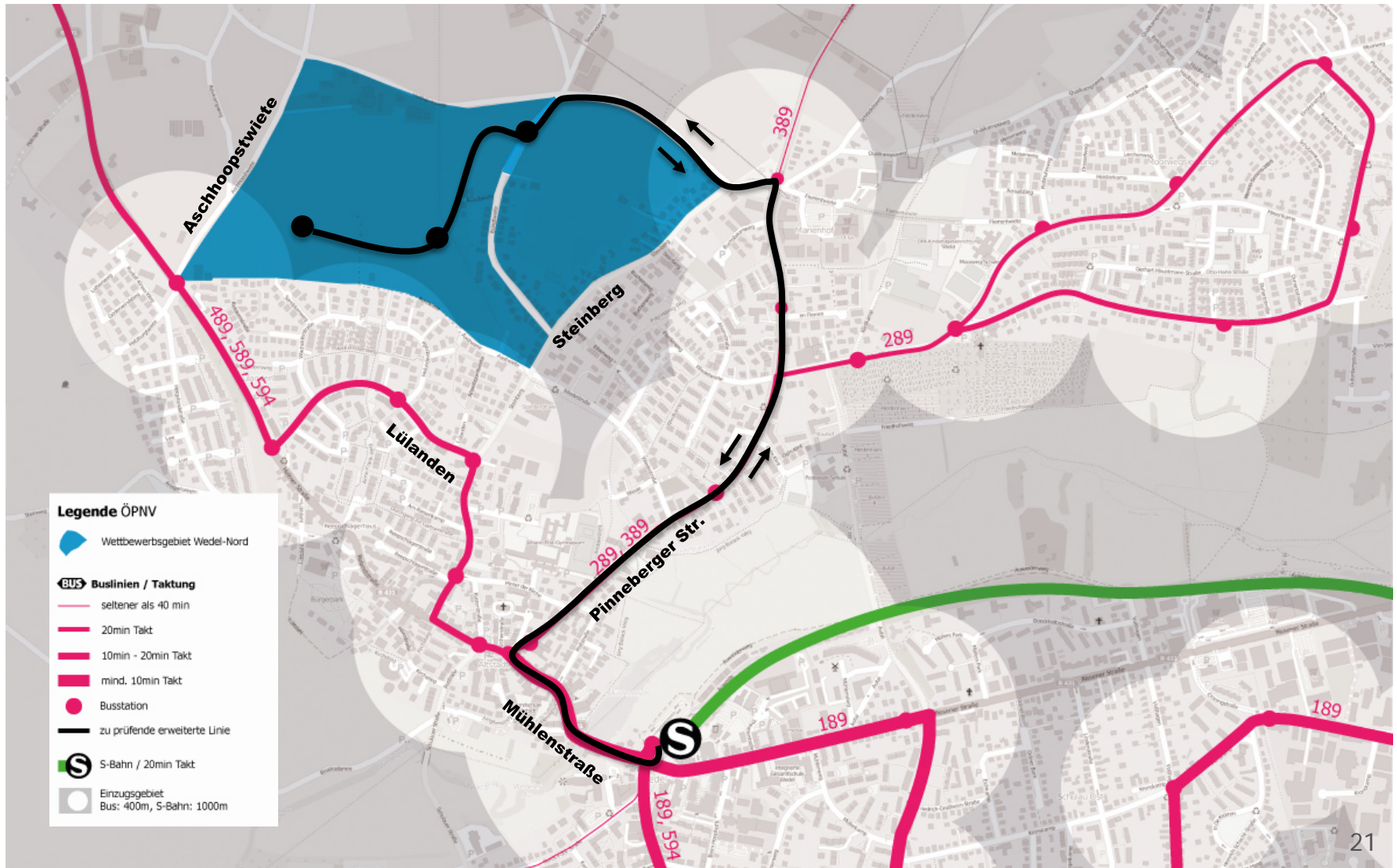
ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR BESTEHENDE ERSCHLIEßUNG



ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR BUSERSCHLIEßUNG: ALTERNATIVE RINGLINIE



ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR BUSERSCHLIEßUNG: ALTERNATIVE STICHLINIE VON OSTEN



1. Kraftfahrzeugverkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Reduzierungspotenziale (Kfz-Verkehr)

REDUZIERUNGSPOTENZIALE MOBILITÄTSMANAGEMENT UND NUTZUNGSKONZEPT



Ansätze im Nutzungskonzept:

- bspw. autofreie Teilquartiere oder
- betreute Wohnformen für Senioren



→ Reduktionspotenzial hängt von Intensität und Umfang ab – schätzungsweise bis zu 25 %

VIELEN DANK!

