



**Verkehrsgutachten / Verkehrstechnische Untersuchung  
für die verkehrliche Anbindung und Verkehrsabwicklung  
für die Neubebauung KiTa und Wohnbebauung  
in Raa-Besembek im Rahmen des B-Plan-Verfahrens Nr. 3**

**Stellungnahme zur TÖB-Beteiligung**

**Im Auftrag Amt Elmshorn - Land**

**Aktueller Stand 22.02.2023**



## 1.)

### Genehmigungsverfahren

Fachdienst Straßenbau  
und Verkehrssicherheit

Bezug: Team Verkehrslenkung

#### Stellungnahme

Ort/Straße:	Raa-Besenbek,	
Ortsteil:		
Anfragendes Amt:	Anfrage am: 14.10.2022	Eingegangen am: 14.10.2022
Aktenzeichen:		Auskunft erteilt:
Telefon:		Zimmer:
Fax:		E-Mail: <a href="mailto:bauleitplanung@kreis-pinneberg.de">bauleitplanung@kreis-pinneberg.de</a>
Betreff	§ 4 Abs. 1 und 2 BauGB	
Baumaßnahme	Raa-Besenbek, BP 003 und 06. Änderung F-Plan	
Stellungnahme	Der geplante B-Plan sowie die geplante Änderung des F-Planes werden, auch von der Polizeidirektion Bad Segeberg Sachgebiet 1.3, sehr kritisch gesehen, das die vorgesehene Straßenbreite nicht den Anforderungen der RAST entspricht. Die Straße Besenbek soll auf 4,25 m verbreitert werden. Diese Breite ergibt sich aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten. Da die Straße nicht als Einbahnstraße geführt werden soll und dort auch Linienbusverkehr herrscht, ist laut RAST eine Straßenbreite von mind. 6,5 m erforderlich. Darüber hinaus fahren dort auch Müllwagen, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Lieferfahrzeuge bis 3,5 t, etc. Auch diese sind von den Abmessungen größer als die im Verkehrsgutachten genannten PKW/PKW-Begegnungen. Die Vorgaben der RAST als relevante Norm sind daher zu beachten und einzuhalten.	

## 2.)



Kreis Pinneberg - Postfach - 25392 Elmshorn

**Team 40 Regionalplanung und Europa**  
**Ann-Kathrin Pudler**

Im Hause

Die Landrätin

Team Abfall

Ihr Ansprechpartner  
Bernd Pfothenauer

**kreis pinneberg**

Kurt-Wagener-Straße 11  
25337 Elmshorn  
Zimmer 1337

Elmshorn, 11.11.2022

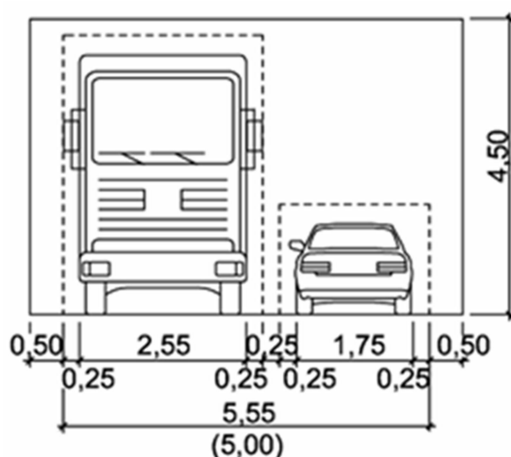
**Betr. Stellungnahme Team Abfall zu**  
**Raa-Besenbek, BP 003 und 06. Änderung F-Plan**

Die Straße Besenbek soll geringfügig auf 4,25 m verbreitert werden. Sie ist nicht als Einbahnstraße vorgesehen. Durch die zukünftige Nutzung der Planfläche als Wohngebiet mit Kindertagesstätte ist mit erheblich mehr Begegnungsverkehr zu rechnen als bisher. Lt. DGUV Information 214-033 „Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen“ ist für eine sichere Entsorgungsfahrt eine Fahrbahnbreite von 3,55 m vorzusehen. Gerade an den Stichstraßeneinmündungen, dort, wo mehrere Abfallbehälter bereitgestellt werden, wird das Entsorgungsfahrzeug einige Zeit halten, um die Leerung durchzuführen. Da in der Straße Besenbek auch ein Linienbus des ÖPNV fährt und mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu rechnen ist, muss die Straße – zumindest im Planungsgebiet – so weit verbreitert werden, dass sich solche Fahrzeuge ohne Gefahr begegnen / aneinander vorbeifahren können. Hierzu gibt es in der RAST 06 entsprechende Vorgaben. 4,25 m ist deutlich zu wenig.

## Antwort zu 1.) und 2.)

### VTT Stellungnahme zu Fachdienst Straßenbau und Verkehr vom 14.10.22 und Team Regionalplanung, Team Abfall vom 11.11.22.

1. Für die zusätzlichen Pkw Verkehre der Kita und des Wohngebietes mit 16 WE reicht die vorgeschlagene Verbreiterung von 3,7 auf 4,25 m für den Begegnungsfall Pkw/Pkw in einer Tempo 30 Zone aus.
2. Eine weitere Verbreiterung nach Rast 06 auf 6,5 m Fahrbahnbreite ist wegen der seitlichen Bäume nicht möglich und auch nicht notwendig.
3. Eine Einbahnstraßenregelung für die Straße Besenbek ist von VTT untersucht und wegen der damit erzeugten großen Umweg Fahrten, insbesondere für die landwirtschaftlichen Verkehre, von der Gemeinde verworfen worden.
4. Für die Gesamtbetrachtung der zukünftigen verkehrlichen Erschließung der Kita ist mit zu beachten, dass auch die weiterführende Burdiekstraße zur B 431 nur eine gepflasterte Fahrbahnbreite von 4,1 m ohne jegliche Ausweichstellen aufweist.
5. In der Rast 06 gibt es keine Aussagen zu einem Straßenraumquerschnitt von unter 11,0 m mit einer Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h plus gelegentlichem Busverkehr/Müllfahrzeuge/landwirtschaftlichen Verkehr. Im Entwurfsquerschnitt Wohnstraße existiert unter 2.8 nur eine mögliche Fahrradstraße mit gelegentlichem Busverkehr und einem Regelquerschnitt von 4.0 m. Da für die Kita eine separater Fuß- und Radweg auf der Westseite der Fahrbahn Besenbek geplant ist, kommt diese Straßenraumlösung hier nicht in Betracht.
6. Eine Standardlösung mit 6.5 m Fahrbahnbreite ist hier völlig überdimensioniert und wegen der beidseitigen Baumreihen nicht realisierbar.
7. Für die wenigen Begegnungsfälle Bus/landwirtschaftliche Fahrzeuge/Müllfahrzeuge – Pkw tagsüber in dem kurzen Straßenabschnitt der Straße Besenbek reichen die geplanten 4,25 m tatsächlich nicht aus. Deshalb werden zusätzlich drei 8-10 m lange und 1,30 m breite Pkw Ausweichflächen als zusätzliche bauliche Maßnahme vorgeschlagen. Zwei liegen auf der Ostseite und eine auf der Westseite bei der südlichen Einmündung des Stichweges zum neuen Wohngebiet. Damit können Pkw in den beiden Ausweichstellen mit 5,55 m Gesamtbreite an Bus/Lkw/Trecker gut aneinander vorbeikommen (Detailpläne nächste Seite 3).



Quelle: Bemessungsbreiten für Begegnungsverkehr Lkw oder Bus - Pkw von 5,55 m nach Rast 06 – Kapitel 4

Nachfolgende 2 Auszüge aus dem Lageplan vom 17.02.2023 zeigen die Ausweichstellen. Der gesamte Plan befindet sich als gesondertes Dokument (PDF) in der Anlage.

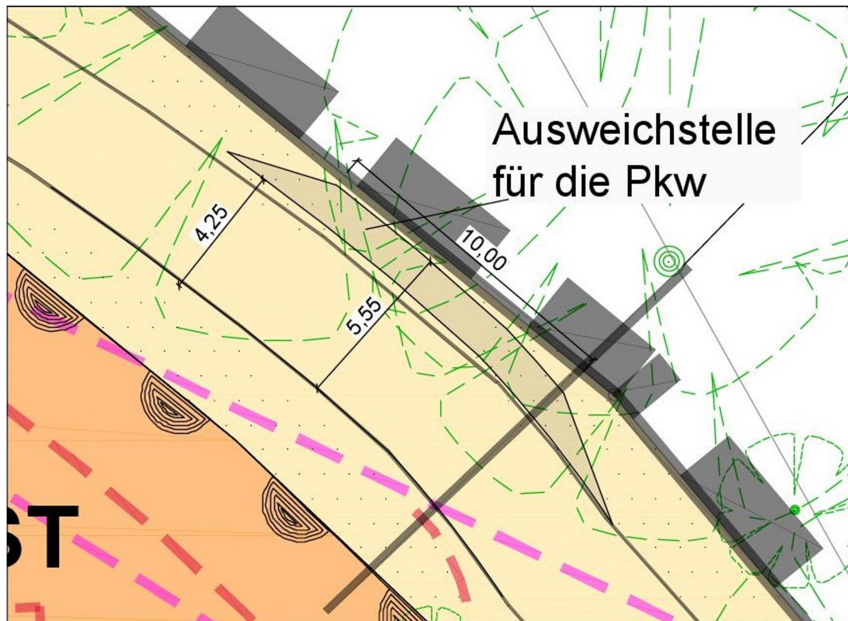


Abb.: Ausschnitt Lageplan mit Ausweichstelle auf der Nord-Westseite neben Einmündung der Privatstraße

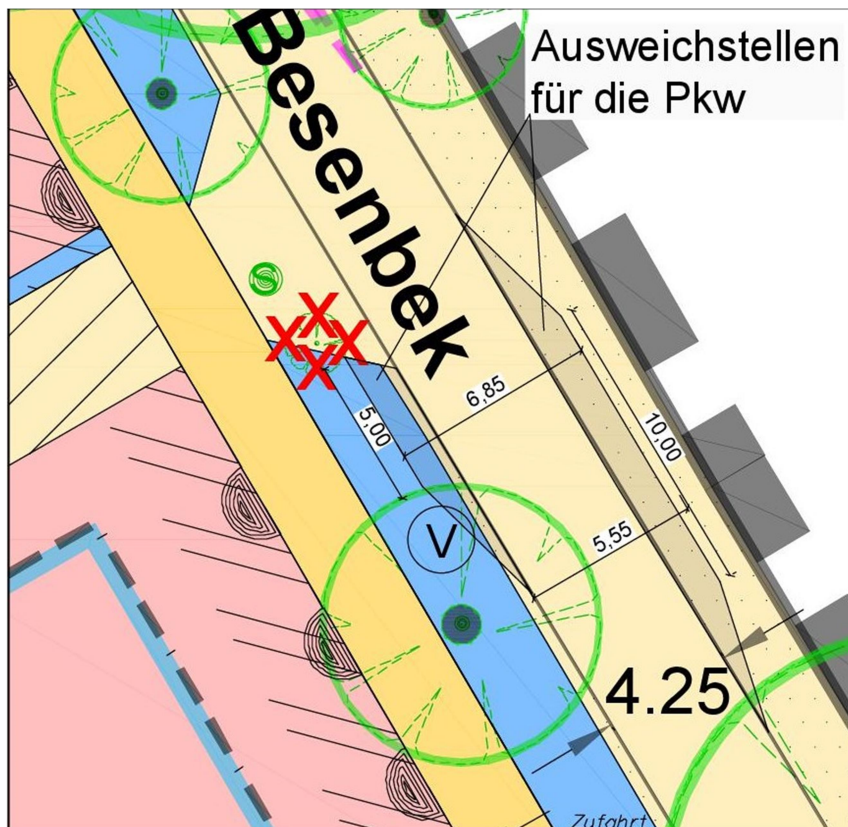


Abb.: Ausschnitt Lageplan mit beiden Ausweichstelle auf der Westseite und Ostseite Höhe südl. Erschließungsweg des geplanten Wohngebietes



## Maßnahmenkonzept

Folgende Maßnahmenkonzeption ergibt sich aus der Bestandsanalyse und dem Vergleich der möglichen Verkehrsführungen, eine konzeptionell mögliche Einbahnstraßenführung wurde untersucht, bewertet, wieder verworfen und nicht weiter verfolgt.



Abb.: Maßnahmenübersicht und Verkehrszeichenplan<sup>1</sup> (Maßnahmenvorschläge in rot)

Der Knotenpunkt B 431 / Kirchenstieg (K3 in Maßnahmenübersicht) ist für alle drei untersuchten Verkehrsführungen zur neuen Kita/Wohngebiet ausreichend ausgebaut und leistungsfähig. Dasselbe gilt auch für den Knotenpunkt Kirchenstieg/Besenbek (K4 in Maßnahmenübersicht).

<sup>1</sup> Ein maßstäblicher und anordnungsfähiger Verkehrszeichenplan wird im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt



3.)

RECHTSANWÄLTE  
FACHANWÄLTE  
NOTARE



STEUERBERATER  
MEDIATOREN

POPPE  
SOZIETÄT

Poppe - Rechtsanwälte und Notare - Postfach 1945 - 25409 Pinneberg

**Vorab per Fax: 04121/2409-44**

**Vorab per E-Mail**

Amt Elmshorn-Land  
Stabsstelle Steuerung und Selbstverwaltung  
Lornsenstraße 52  
25335 Elmshorn

**Kaspar Lehming**  
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
25421 Pinneberg, Rübekamp 14-16  
Zentrale: 04101 / 560-0  
www.poppe.law

Vertiefend ist zur **verkehrstechnischen Untersuchung des Planungsbüros VTT Folgendes zu rü-**  
**gen:**

a)

Die Prognose geht hinsichtlich der Kindertagesstättenbelegung von 135 Kindertagesplätzen mit 34 PKW-Stellplätzen aus. Dabei bezieht sie sich allerdings nur auf eine „aktuelle Vereinbarung der Gemeinde Raa-Besembek mit der Stadt Elmshorn“ (Ziff. 2.1 „Aufgabenstellung“ des Gutachtens).

Es muss ergänzend angemerkt werden, dass nach den planungsrechtlichen Ausweisungen zum Maß der baulichen Nutzung auch eine deutlich größere Kindertagesstätte mit mehr Kindertagesstättenplätze in Betracht kommt und genehmigungsfähig wäre. Wenn sich hierzu bereits konkrete Anhaltspunkte (bspw. aus der Kindertagesstättenbedarfsplanung) ergeben sollten, dürften sich die Eingabedaten der verkehrstechnischen Untersuchung bereits in wenigen Jahren voraussehbar „überholen“; die Untersuchung muss von einer planungsrechtlich höchst möglichen Anzahl von Kindertagesplätzen und einem entsprechend vermehrten Ziel- und Querverkehr ausgehen.

Die verkehrstechnische Untersuchung VTT geht von einem Kindertagesstättenbedarf mit „geplanten“ 135 Kindern aus, bei denen davon ausgegangen wird, dass lediglich 125 durchschnittlich anwesenden sein würden, darauf bezogen von 15 Erziehern mit Kfz bei 3,7 Wegen je Eltern/Beschäftigte (Winterhalbjahr bis zu 395 Kfz-Fahrten/Tag, vgl.: Seite 11 der verkehrstechnischen Untersuchung VTT). Es ist dabei nicht zu erkennen, wie dieser Bedarf konkret von der Gemeinde Raa-Besembek ermittelt worden ist: Eine konkrete Bezugnahme, geschweige denn, eine Auswertung der **Kindertagesstättenbedarfsprognose (auch der Stadt Elmshorn)** durch die städtischen Gremien ist nicht zu erkennen; aus der Begründung ergibt sich auch eine solche konkrete anhand „harter Fakten“ ermittelte Bedarfsprognose nicht. Dieses ist umso bedeutsamer als hier nur nach Maßgabe einer **interkommunalen Abstimmung zwischen der Gemeinde Raa-Besembek und der Stadt Elmshorn** eine Kindertagesstättenbedarfsplanung vorgelegt, kritisch ausgewertet und daraufhin ein Bedarfs-, Raum- und Betreuungsangebot ermittelt werden kann. Es ist nicht zu erkennen, wer und anhand welcher Zahlen und anhand welchen Belegmaterials eine solche Prognose vorgenommen



wurde. In diesem Zusammenhang hat die Gemeinde Raa-Besembek zu den entsprechenden Einwendungen für unseren Mandanten bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Seite 41 der Behandlung der Stellungnahmen zum Vorentwurf) ausgeführt:

*„(...) das zwischenzeitlich vorliegende schalltechnische Prognosegutachten geht von einer Betriebszeit der Kita von 7 bis 20 Uhr aus.“*

Es ist hier also nicht nur das Raumangebot konkret nicht nachvollziehbar aufgrund konkretisierender Raumbedarfs- und Kindertagesstättenplanung nicht ausreichend ermittelt worden, sondern es ist auch von einer Verkürzung der prognostizierten Öffnungszeiten ausgegangen worden, was bei gleichem Betreuungs- und Besucheraufkommen sowie auch einem gleichbleibenden Fahrzeugaufkommen zu einer **deutlich erhöhten Spitzenbelastung bei den Ab- und Zufahrtszeiten** für den anliegenden Verkehr und damit auch für die Verkehrsbelastungsprognose führt. Diese Vorgaben hat das Gutachten VTT (naturgemäß) noch nicht berücksichtigt; das Gutachten geht vielmehr nach wie vor von einem „verteilten“ Fahrzeugbelastungsverkehr auf den Zeitraum „vormittags und nachmittags“ aus. Dieses läuft nicht konform, die verkehrstechnische Untersuchung hat sich mit ggfs. nunmehr auch geänderten abendlichen und früh morgendlichen Spitzenbelastungen nicht auseinandergesetzt.

Da die verkehrstechnische Untersuchung von 110 Kindertagesplätzen für die Stadt Elmshorn ausgeht, ist wegen der prozentualen Aufteilung (lediglich 25 KiTa-Plätze für die Gemeinde Raa-Besembek) davon auszugehen, dass wegen der größeren Entfernung dieser Kinder zu der künftigen Kindertagesstätte auch mit einer erhöhten Wahrscheinlichkeit von „Kinder- bzw. Elterntaxen“ gerechnet werden muss, weshalb die Eingabedaten der Anlage 3 zur verkehrstechnischen Untersuchung kritisch hinterfragt werden müssen (z.B. : Nur 135 Kindertagesstättenplätze oder mehr? Nur 80% der MIV-Fahrer/innen).

### Antwort zu 3.)

#### VTT Stellungnahme zu RAe Poppe, Fachanwalt Kaspar Lehming Einwände zur verkehrstechnischen Untersuchung B-Plan 3 Raa-Besembek

##### zu a)

Die Belegungsstärke der geplanten Kita an der Straße Besembek mit 135 Kindern ist vom Auftraggeber ermittelt und vorgegeben worden. Eine konkrete Raumbedarfsplanung wird für die Berechnung von verkehrlichen Auswirkungen und Kapazitäten nicht angewendet.

Die Verkehrserzeugung ist nach dem üblichen Berechnungsmodell von Bosserhoff und den umfangreichen und unabhängigen Erfahrungen von VTT berechnet worden. Dabei kam wegen der besonderen Lage der Kita und zukünftigen Nutzeraufteilung zwischen Elmshorn und Raa-Besembek ein deutlich erhöhter Modal-Split Anteil an Pkw Elternfahrern differenziert nach Jahreszeiten von bis zu 80% für das Winterhalbjahr zur Anwendung. Üblich sind im ländlichen Raum ein Modal-Split Anteil bei Kitas von 60% (wie hier für das Sommerhalbjahr).

Wie in verkehrstechnischen Untersuchungen üblich werden die verkehrlichen Spitzenzeiten morgens und nachmittags betrachtet. Deren Zeiten decken sich morgens mit den Bringzeiten der Kita-Eltern. Auch sind 50% der Pkw fahrenden Eltern zur verkehrlichen Nachmittagsspitze auf der B 431 berücksichtigt worden.





b)

Ferner wird es als methodisch nicht repräsentativ angesehen, dass lediglich zwei Knotenpunkte (K 1 und K 2 der Übersicht unter Ziff. 2.3 der verkehrstechnischen Untersuchung) mittels Videokamera (auch an zwei Tagen) untersucht wurden (siehe Ziff. 2.1 „Aufgabenstellung“ der verkehrstechnischen Untersuchung und unter Ziff. 3.1).

**Zu b)**

Die beiden ausgewählten Knotenpunkte sind für die äußere Erschließung der Kita und des Wohngebiets repräsentativ, da über sie 85% aller erzeugten Verkehre des B-Plan 3 zukünftig abgewickelt werden

c)

**Zu Ziff. 3.1 der verkehrstechnischen Untersuchung „Planungsgrundlagen“:**

Es ist zu rügen, dass die Verkehrszählungen aus der **Straßenverkehrszählung 2015** nicht hinreichend aktuell sind. Es ist zumindest zu ermitteln, ob seit 2015 faktische Verkehrsflussänderungen hinsichtlich der Verkehrsströme in diesem Einzugsgebiet stattgefunden haben, die Anlass geben, eine **aktualisierte** (Stand 2022) Straßenverkehrszählung vorzunehmen, weil eine erhöhte Verkehrszunahme besteht.

Ferner wird unter Ziff. 3.1 der verkehrstechnischen Untersuchung darauf hingewiesen, dass - pandemiebedingt - die Straßenverkehrszählungen 2020 im Februar 2022 (Abfassung der verkehrstechnischen Untersuchung) noch nicht vorlagen. Liegen diese zwischenzeitlich vor? Ggf.: Mit welchen Ergebnissen?

**Zu c)**

Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung von 2021 für die B431 Ortslage Raa-Besenbek lagen zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung im Februar 2022 nicht vor. Deshalb hat VTT im Mai 2021 eigene Zählungen auf der B431 an der Einmündung Burdiekstraße durchgeführt, ausgewertet und als aktuelle Grundlage für die Kapazitätsberechnungen der äußeren Erschließung des B-Plan 3 verwendet. Inzwischen liegen die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung von 2021 für dieselbe Zählstelle 2223 0414 mit etwa DTV 1000 Kfz/Tag weniger für die B 431 Ortslage Raa-Besenbek vor.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>B 431</b>	1 SH	<b>2223 0414</b>		MZ	7 064	<b>6 034</b>	<b>5 598</b>	<b>437</b>
	13		103		404	6 155		17
		L 100			5 679	6 583	266	127
		K 11			332	4 851	5 332	293
	FS = 2	FS	9,2 / 8,1					

Spalten: 1 = Bundesstraße B431, 2 = Region S-H, 3= Zählstellennummer, 4= Region, 5= Zählart (Manuell), 6= DTV 2015, 7=DTV 2020 in 2021, 8= Leichtverkehr LV, 9= Schwerverkehr SV (Lkw, Lz)

(Quelle: Bast, Bundesanstalt für Straßenwesen).



d)

Die Knotenpunktzählungen (3.2.3 der verkehrstechnischen Untersuchung) lediglich am 26.05.2021 und am 27.05.2021 sind nach Umfang und Zeitraum nicht methodisch ausreichend und kaum repräsentativ für eine solche verkehrstechnische Untersuchung über zwei Gemeindegebiete. Dies betrifft insbesondere auch das methodische Vorgehen unter Ziff. 3.3.2 der verkehrstechnischen Untersuchung.

### Zu d)

Die Analyse von zwei Zähltagen an mittleren Werktagen im Frühjahr außerhalb von Ferienzeiten ist methodisch als repräsentativ zu betrachten und auszuwerten, da die Empfehlungen für Verkehrserhebungen als Richtwert bis zu drei Erhebungstagen vorsieht.

e)

#### Zu Ziff. 4.1.1 der verkehrstechnischen Untersuchung (Seite 10):

Die Annahme von insgesamt **110 Kfz-Fahrten** je Tag/motorisierter Anteil von 65 % für die prognostizierten 56 Bewohner des künftigen B-Plans 3 ist nicht plausibel. Bei 16 Wohneinheiten wird in der Regel eher mit **zumindest 8 Ziel- und Quellfahrten/je Wohneinheit** gerechnet werden müssen, dieses wären vorliegend zumindest **126 Kfz-Fahrten/Tag**. Ob die abweichenden Annahmen/ Prognosen der verkehrstechnischen Untersuchung VTT insoweit methodisch richtig sind, muss also bezweifelt werden.

### Zu e)

Das Ergebnis der Verkehrserzeugung im Neubaugebiet des B-Plan 3 mit max. 16 WE nach Modell Bosserhoff<sup>2</sup> ist plausibel methodisch berechnet. Der Mittelwert von 3,5 Bewohner/innen je Haushalt mit jeweils 3,5 Wegen je Tag und Einwohner beinhaltet ja auch die durchschnittlichen Wege der Kinder/Jugendlichen sowie Spaziergänge mit dem Hund etc. Auch der prognostizierte Modal-Split Anteil von 65 % an Kfz Verkehr an allen täglichen Wegen aus und in das Wohngebiet ist für den ländlichen Raum durchaus angemessen. Im unmittelbar angrenzenden städtischen Raum von Elmshorn würde beispielweise von einem Modal-Split Anteil von 45-50% ausgegangen werden.

Die berechnete durchschnittliche Verkehrserzeugung von 110 Kfz Fahrten für (Ziel- und Quellverkehr) inkl. Besuchern, Post und Müllabfuhr für das B-Plan 3 Wohngebiet von Raa-Besenbek ergibt somit 3,47 Kfz Ausfahrten je Haushalt und Werktag. Dieser Prognosewert liegt sehr genau in einem lagetypischen Vergleichsrahmen.

f)

#### Zu Ziff. 4.1.2 der verkehrstechnischen Untersuchung:

Ob hier die Annahme eines MIV-Anteils von nur 60 % (**Sommerhalbjahr**) für den Kindertagesstättenverkehr zutreffend prognostiziert ist, ist in Anbetracht von allein **110 Kindertagesstättenplätze für die Stadt Elmshorn** (und entsprechend längeren Anfahrtswegen) mehr als zweifelhaft. Gerade in den Abendstunden ist bei gesetzlich vorgesehenen Verlängerungszeiten bei einem deutlich größeren Kinderanteil davon auszugehen, dass diese vorn den Eltern abgeholt und gebracht werden.

<sup>2</sup> Bosserhoff, Dietmar, Programm VER\_Bau: Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. Gustavsborg, 2018.





### Zu f)

Erfahrungsgemäß steigt der Anteil an Eltern, die ihre Kinder zur Kita per Fahrrad bringen, im Sommerhalbjahr witterungsbedingt deutlich an. Gerade auch aus den östlichen Wohngebieten von Elmshorn ist die geplante Kita fahrradmäßig über die Besenbeker Straße gut erreichbar. Allerdings fehlt hier (im Gegensatz zur Burdickstraße und zukünftig der Besenbek) eine gesicherte Radwegführung auf dem Gebiet der Stadt Elmshorn, welche dringend auch zur Schulwegsicherung benötigt wird. Insofern ist der MIV-Anteil der Kita von 60% für das Sommerhalbjahr durchaus realistisch.

Die Nachmittags- und Abendstunden sind ebenfalls mit einer Kita Ziel und Quellverkehr von je 37 KFZ realistisch prognostiziert und in die Berechnung der Knotenpunktkapazitäten zu der verkehrlichen Nachmittagsspitze von 17-18 Uhr mit einberechnet.

g)

#### Zu Ziff. 4.2 „Analyse - Nullfall 2021:

Die „aktuell durchgeführten Verkehrszählungen“ (Anlagen 6 und 7, Analysewerte von Knotenpunkten I und 2) sind nicht repräsentativ. Sinngemäß Gleiches gilt für die Annahmen unter Ziff. 4.3 (Prognose - Planfall) und 4.4 der verkehrstechnischen Untersuchung.

### Zu g)

Die Analyse von zwei Zähltagen an mittleren Werktagen im Frühjahr außerhalb von Ferienzeiten ist methodisch als repräsentativ zu betrachten und auszuwerten (siehe auch zu d).

h)

#### Zu Ziff. 4.6.1 (Seite 15 der verkehrstechnischen Untersuchung):

Da die Vorgabe der verkehrstechnischen Untersuchung, in Fahrtrichtung B 431 ein „absolutes Halteverbot“ ca. 50 m vor der Einmündung zusätzlich anzuordnen, nicht über Festsetzungen im Bebauungsplan gesteuert werden darf, muss hier seitens der Gemeinde zunächst belastbar belegt werden, dass eine solche Anordnung bereits beantragt, zumindest aber konkreter Wille der gemeindlichen Gremien ist, dass dieses auch tatsächlich so umgesetzt wird. Anderenfalls ist die Annahme der verkehrstechnischen Untersuchung unter 4.6.1, dass der Straßenraum und der Querschnitt der Burdickstraße aus Sicht der Verkehrssicherheit „für alle Verkehrsteilnehmer befriedigend gestaltet“ werden wird, unzutreffend.

Entscheidend ist in diesem Zusammenhang zudem, dass die Gemeinde Raa-Besenbek nicht befugt ist, hier überhaupt straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen. Es handelt sich um einen unzulässigen Vorgriff auf das straßenverkehrsrechtliche Verfahren nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO bzw. § 45 Abs. 1 c) StVO. Die Gemeinde Raa-Besenbek ist nicht die nach § 3 der Straßenverkehrsrechts-Zuständigkeitsverordnung (StrVRZustVO) als Ordnungsbehörde etwa selbst befugte Straßenverkehrsbehörde für die Anordnung von Maßnahmen nach § 45 StVO.



### Zu h)

Die Anordnung eines absoluten Halteverbotes im Einmündungsbereich der Burdiekstraße zur B 431 ist die Empfehlung des Verkehrsgutachters. Damit wird verhindert, dass Rechts- und Linksabbieger aus der Burdiekstraße die Einbieger aus der B 431 in die Burdiekstraße blockieren (siehe verkehrstechnische Untersuchung zu 4.6.1 und Maßnahmenplan hier S.5).

Die verkehrsrechtliche Anordnung muss durch die Stadt Elmshorn erfolgen. Diese Beschilderungsanordnung (verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 (1) und (2) nach StVO) ist aus Sicht der verkehrstechnischen Untersuchung notwendig und muss von der Gemeinde Raa-Besembek bei der Stadt Elmshorn im Rahmen des Verfahrens beantragt werden.

#### i)

Das Planeinzugsgebiet ist hinsichtlich des Verkehrsaufkommens bereits heute nahezu überlastet: Es gibt dort eine Grundschule mit ca. 400 Kindern zzgl. geplantem Grundschulausbau und zwei bestehenden Kindertagesstätten (135 Plätze DRK Kita Turmstraße und 20 Plätze Kita Zipfelmütze + 80 Kitaplätze Lebenshilfe Hasenbusch). Alle diese Einrichtungen weisen bereits jetzt einen sehr erheblichen Ziel- und Quellverkehr auf, dies im direkten Umfeld des Planungsvorhabens, was voraussichtlich zumindest 540 zusätzliche werktägliche Durchfahrten zum Plangebiet und mit einer Kindertagesstätte von weiteren 135 Plätzen nicht mehr in der Lage sein wird, die hinzukommenden Verkehrsströme sachgerecht zu bewältigen. Dabei ist auch für diese Kindertagesstätten zu berücksichtigen (siehe oben), dass das dortige Verkehrsaufkommen sich ggf. noch deutlich bis in die Abendstunden hinein aufgrund gesetzgeberischer Vorgaben (siehe oben) völlig anders verteilen wird, als dies in der verkehrstechnischen Untersuchung zugrunde gelegt wird (siehe Hinweis auf den Anspruch nach § 24 Abs. 4 GaFöG).

### Zu i)

Die Ziel- und Quellverkehre zu der bestehenden Grundschule in der Besenbeker Straße plus den bestehenden Kindertagesstätten sind in den untersuchten Knotenpunkten der Burdiekstraße in die aktuellen Verkehrszählungen im Mai 2021 (Analysefall) enthalten. Beide untersuchten Knotenpunkte der Kita Raa-Besembek Haupterschließung können die prognostizierten Verkehre des B-Plan 3 mit Kita und 16 WE Wohngebiet nach den VTT Berechnungen der Verkehrsqualität sowohl in der Morgenspitze zwischen 7-8 Uhr als auch in der Nachmittagsspitze zwischen 17-18 Uhr mit guten bzw. sehr guten Verkehrsqualitäten bewältigen.



j)

**Zu 4.6.2 Straßenraum und Querschnitt Besenbek:**

Der Gutachter attestiert hier, dass die Straßenraumgestaltung der Besenbek in diesem Abschnitt zukünftig für die geplanten Baumaßnahmen KiTa und Wohngebiet mit maximal 16 WE aus Sicht der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu wenig sicher gestaltet sei. Es fehle eine Tempo-30 Zone, die Straßenbreiten von 3,70 m reichten selbst für einen Begegnungsverkehr PKW/PKW nicht aus. Überbreite landwirtschaftliche Verkehre würden zudem saisonal gehäuft auftreten.

Hier soll nach den Annahmen der verkehrstechnischen Untersuchungen durch die Gemeinde ein Fuß- und Radweg mit 2,8 m Breite (Begegnung von 2 Fahrrädern mit Anhängern) von der Kindertagesstätte bis zum Radweg in der Burdiekstraße realisiert werden. Dieser Fuß- und Radweg sei nicht direkt an der Straße sondern hinter den Bäumen vorgesehen, also im eigentlichen Baugebiet. Auch müsse für die zukünftig häufigeren Begegnungsverkehre PKW/ PKW eine geringe Verbreiterung des schmalen Straßenraumes plus Tempo - 30 Beschilderung vorgesehen werden.

**Zu j)**

Für die zusätzlichen Pkw Verkehre der Kita und des Wohngebietes mit 16 WE reicht die vorgeschlagene Verbreiterung von 3,7 auf 4,25 m für den Begegnungsfall Pkw/Pkw in einer Tempo 30 Zone aus.

Für die wenigen Begegnungsfälle Bus/landwirtschaftliche Fahrzeuge/Müllfahrzeuge – Pkw tagsüber in dem kurzen Straßenabschnitt der Straße Besenbek reichen die geplanten 4,25 m tatsächlich nicht aus.

Für die wenigen Begegnungsfälle Bus/landwirtschaftliche Fahrzeuge/Müllfahrzeuge – Pkw tagsüber in dem kurzen Straßenabschnitt der Straße Besenbek reichen die geplanten 4,25 m tatsächlich nicht aus. Deshalb werden zusätzlich drei 8-10 m lange und 1,30 m breite Pkw Ausweichflächen als zusätzliche bauliche Maßnahme vorgeschlagen. Zwei liegen auf der Ostseite und eine auf der Westseite bei der südlichen Einmündung des Stichweges zum neuen Wohngebiet. Damit können Pkw in den beiden Ausweichstellen mit 5,55 m Gesamtbreite an Bus/Lkw/Trecker gut aneinander vorbeikommen (Siehe Stellungnahme S.3 Punkt 7 plus Detailpläne S.4).

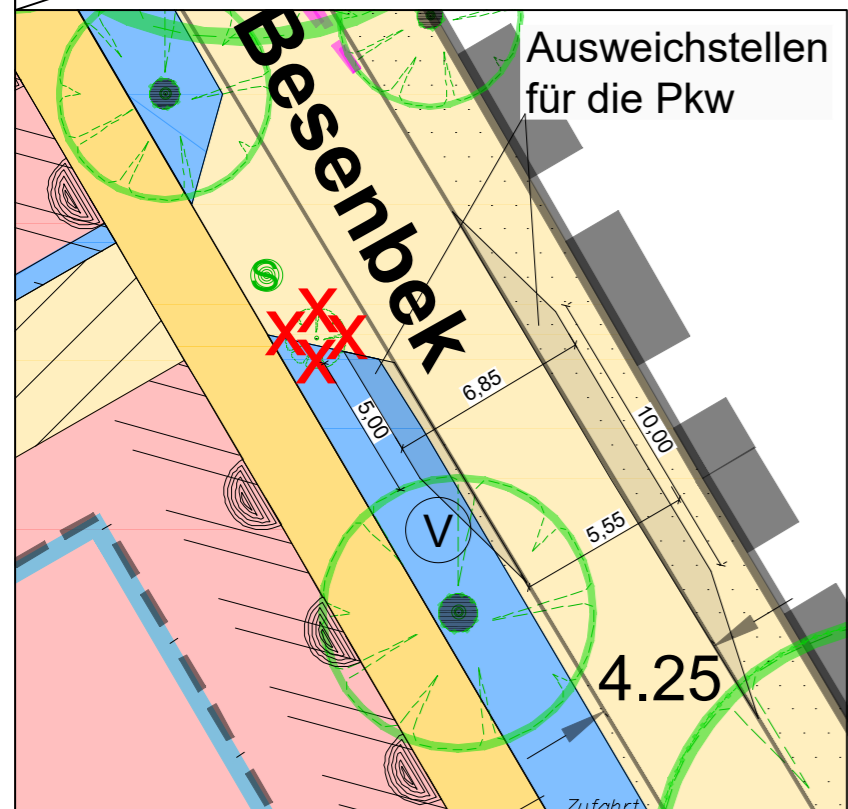
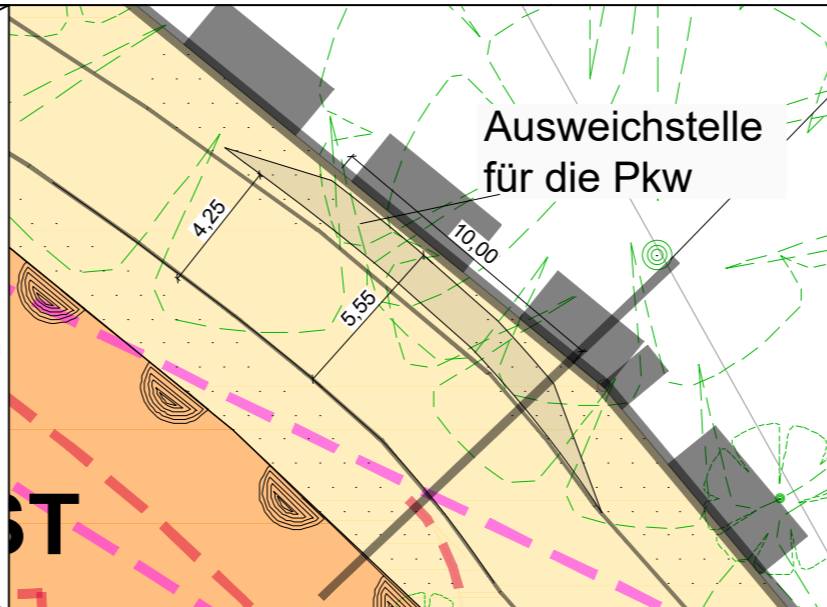
Eine Tempo 30 Zone ist von VTT für den Streckenabschnitt der Besenbek zwischen Einmündung Burdiekstraße/ Besenbeker Straße und Kita auf dem Gemeindegebiet von Raa-Besenbek vorgesehen.

Aufgestellt:  
VTT Planungsbüro GmbH  
M.Sc. Ronny Djumata  
Dipl.-Ing. Ronald Mehling  
Dipl.-Ing. Dietrich Stempel

**Ende Stellungnahme, 12 von 12 Seite, Anlage 1: PDF-Dokument Lageplan DIN A2**

0223 02 18 304





Raa-Besenbek

Verkehrsgutachten

	Datum	Name
bearbeitet	22.02.2023	Mehling
gezeichnet	22.02.2023	Djumata



Haubachstraße 72  
 22765 Hamburg  
 Tel.: 040 380875 70  
 Verkehr@VTT-Planung.de  
 www.VTT-Planung.de

Maßstab: 1:1000	Format: 520x297
Zeichnungs-Nr.: 43389	

Übersichtsplan