

Machbarkeitsstudie künftige Verkehrsführung Borsteler Chaussee

Auf **Basis des Verkehrsmodells** für Groß Borstel hat ARGUS zur Vorbereitung der zukünftigen RISE Umbaumaßnahme zur Neugestaltung der Borsteler Chaussee eine **Machbarkeitsstudie zur möglichen Neuordnung der Straßenquerschnitte** unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer erarbeitet.

(von der Papenreye bis zur Kreuzung Klotzenmoor)

Ziele:

- Reduzierung der Verkehrsmengen
- Geschwindigkeitsreduzierung im zentralen Bereich
- Flächenneuverteilung für mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Rad- und Fußwege durchgängig und selbständig geführt mit komfortablen Breiten
- Berücksichtigung des Baumbestandes
- Klimaanpassung des Straßenraums

Zusammenfassung der Ergebnisse

Durch die Verringerung der Fahrbahn auf eine Breite von 6 Metern sowie das Anlegen von Querungseinseln und -bereichen sowie durch die dadurch erhöhte Frequenz an Fußgängern und alternativen Verkehrsangeboten wird der Verkehr insgesamt verlangsamt. Zudem entsteht Platz für beidseitige großzügige Radwege (2,5 Meter) sowie breite Gehwege und Nebenflächen. Die aufgewerteten großzügigen Gehwege und optisch an die Straße herangeführten Frei- und Grünflächen sowie ein neuer Kreisverkehr Höhe Warnkesweg sorgen im Zusammenspiel für eine zusätzliche Verlangsamung des Verkehrsflusses.

Die zwei wesentlichen Bereiche, die das größte Aufwertungspotenzial für eine Neugestaltung der Borsteler Chaussee beinhalten sind die Folgenden:

Lebendiges Zentrum: Am **zentralen Knotenpunkt Brödermannsweg bis zum Finanzamt** soll ein lebendiger Bereich entstehen. Die zentralen Nutzungen auf den beiden Straßenseiten wie Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Gastronomie werden durch einen großen Querungsbereich vernetzt. Der Fußwegebereich kann sich auf die großzügigen privaten öffentlich nutzbaren Vorzonen erweitern und ermöglicht so weitere öffentliche Nutzungen, wie z.B. eine hochwertige Außengastronomie oder weitere Aufenthaltsbereiche zum spontanen Klönschnack/Zusammentreffen.

Grüne Mitte: Am **Knotenpunkt Warnkesweg bis Brödermannsweg** soll auf der östlichen Seite ein breiter Fußgängerbereich als Aktionsbereich für neue Nutzungen entstehen. Dafür entfällt die Nebenfahrbahn, wobei Edeka weiterhin rückwärtig beliefert wird. Zur Schonung des stark belasteten Wurzelbereiches der Bäume und zum Gewinn weiterer Freiflächen für öffentliche Nutzungen werden die Stellplätze in Längsaufstellung angeordnet. Die Fußwegebeziehungen werden durch zwei neue Querungseinseln verbessert, u.a. vor Edeka und vor der Kirche. Zur Stärkung des Alleecharakters ist hier die Neupflanzung von zahlreichen Bäumen auf beiden Straßenseiten vorgesehen.

Lebendiges Zentrum

Visualisierung

Blickrichtung von Woltersstraße in Richtung Knotenpunkt Brödermannweg/Köppenstraße

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT GMBH



Grüne Mitte

Visualisierung

Blickrichtung vom Moorweg in Richtung Knotenpunkt Brödermannweg/Köppenstraße

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT GMBH



Stadtteileingänge Nord und Süd: Die sogenannten Bereiche der Stadtteileingänge Nord (Papenreie - Warnkesweg) und Süd (Klotzenmoor - Finanzamt) werden ebenfalls zeitgemäß neu geordnet und alle Verkehrsteilnehmer erhalten eine ausreichend bemessene separate Fahrspur. Insbesondere Radfahrer und Fußgänger profitieren von breiten und barrierearmen neu angelegten Wegen.

Anmerkungen zu Themenstellungen aus der Sitzung des Stadtteilbeirates am 23.06.2022

- Die Thematik der Zebrastreifen ist Teil der nachfolgenden Planungstiefe.
- Die Einfahrtsknotenpunkte Deelböge und Papenreie sind nicht Teil der Studie, da diese im gesamtstädtischen Kontext zu betrachten sind und damit nicht durch den Bezirk geplant werden können
- Mögliche Standorte des Wochenmarktes waren nicht Bestandteil der Machbarkeitsstudie. Diese werden im Rahmen der Zentrums-Studie (nächster Beirat, 27.9) thematisiert.
- Tempo 30 kann nicht von vornherein komplett angeordnet werden, jedoch bestehen gute Chancen im Bereich der wachsenden Grundschule.
- In Berlin wird gegenwärtig die Debatte darüber geführt, ob die Länder zukünftig selbständig über eine Anordnung von Tempo 30 in Städten entscheiden dürfen (Novelle des StVO)
- Verkehrsversuche unterliegen der StVO und bedürfen immer einer von der Polizei festgestellten Gefahrenlage und einer umfangreichen verkehrlichen Untersuchung. Dies muss durch die Verkehrsbehörde und den LSBG erfolgen.
- Temporäre Verkehrsaktionen, Parking Day oder Aktionen im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche im Bereich der Nebenfahrbahn sind möglich.
- Eine Verlangsamung wird durch eine Neugestaltung der Fahrbreite und die Erhöhung alternativer Verkehrsteilnehmer (mehr Busse, Sammeltaxis, Radfahrer, Fußgänger) hervorgerufen
- Die optische Aufwertung der Gehwege und Freiflächen mit mehr Aufenthaltsqualität erhöht die Benutzungsfrequenz und Dauer durch Passanten, was wiederum zur mehr Belebung und somit zur Verlangsamung der Verkehre führt

Haben Sie Ideen?

Besonders in den beiden Bereiche Lebendiges Zentrum und Grüne Mitte entstehen neue Bereiche für öffentliche Nutzungen. Welche Aktionen oder Angebote können Sie sich hier vorstellen? Beispiele könnten sein:

Weiteres Grün, Boule-Spiel, Außengastronomie, Blühwiesen, Sitzgelegenheiten....

Teilen Sie uns gern Ihre Ideen mit!