

**B-Plan 45  
Polizei/Rettungswache,  
Stadt Bargteheide**

**Verkehrstechnische Standortprüfung**

für die  
**Stadt Bargteheide**  
Die Bürgermeisterin  
Rathausstraße 24 - 26  
22941 Bargteheide

**Projektnummer: A25-061**

**Stand: 20. Juli 2026**



## Inhaltsverzeichnis

|                                          |    |
|------------------------------------------|----|
| 1. Allgemeines                           | 3  |
| 2. Verkehrliche Ausgangssituation        | 4  |
| 3. Prognoseverkehrsaufkommen             | 5  |
| 3.1 Allgemeiner Verkehr                  | 5  |
| 3.2 Prognoseverkehrsaufkommen Plangebiet | 5  |
| 4. Äußere Erschließung des Plangebietes  | 7  |
| 5. Leistungsfähigkeitsbeurteilung        | 10 |
| 6. Varianten der inneren Erschließung    | 13 |
| 7. Fazit                                 | 15 |

## Literaturverzeichnis

### *Allgemeiner Hinweis:*

*Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen, wird im vorliegenden Text meist nur die männliche Form (z. Bsp. Radfahrer, Fußgänger) verwendet. Es sind aber stets die weiblichen und anderen Formen gleichermaßen mitgemeint.*

## 1. Allgemeines

Mit dem Bebauungsplan Nr. 45 der Stadt Bargteheide soll der Neubau einer Polizeistation und einer Rettungswache an der Ecke Westring/Jersbeker Straße (südlich Jersbeker Straße, westlich Westring, nördlich Hollerbusch, östlich Schießsportzentrum) planungsrechtlich gesichert werden.

Die Erschließung der Planfläche ist über Anbindungen an die K 56, Westring und K 56, Jersbeker Straße vorgesehen.

Die vorliegende verkehrstechnische Standortprüfung analysiert das im Untersuchungsraum vorhandene Verkehrsaufkommen und überprüft auf Basis einer Prognoseberechnung ob und in welcher Form die Erschließung realisiert werden könnte.

Die Lage des Plangebietes und die angestrebte Lage einer Anbindung sind in **Abbildung 1** dargestellt.

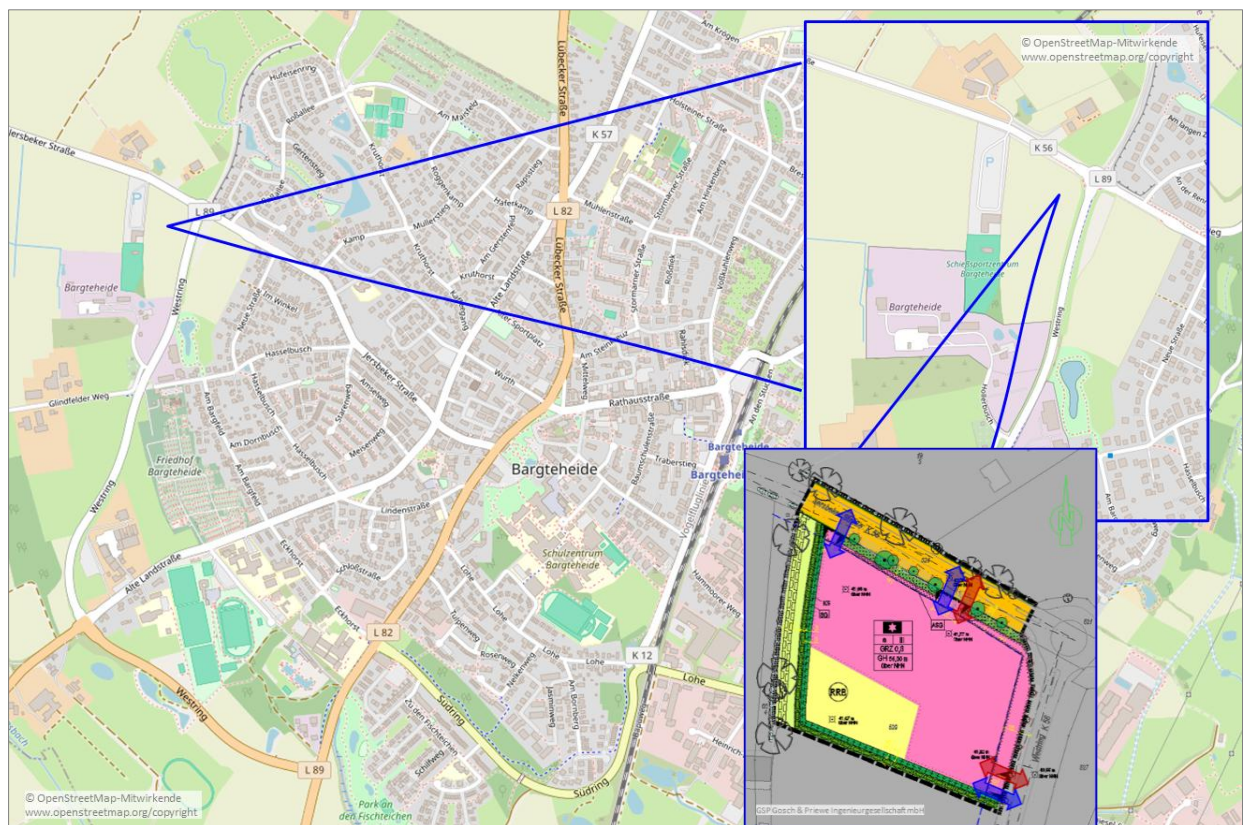


Abb. 1: Übersichtslageplan (o.M., Kartengrundlage: openstreetmap.org, B-Plan-Ausschnitt: GSP Gosch & Prieve Ingenieurgesellschaft mbH)

## 2. Verkehrliche Ausgangssituation

Die aktuellen Verkehrsbelastungen am Kreisverkehrsplatz Westring/Jersbeker Straße liegen aus einer Erfassung aus 2023 vor [3] und sind in den **Abbildungen 2** und **3** zusammengestellt.

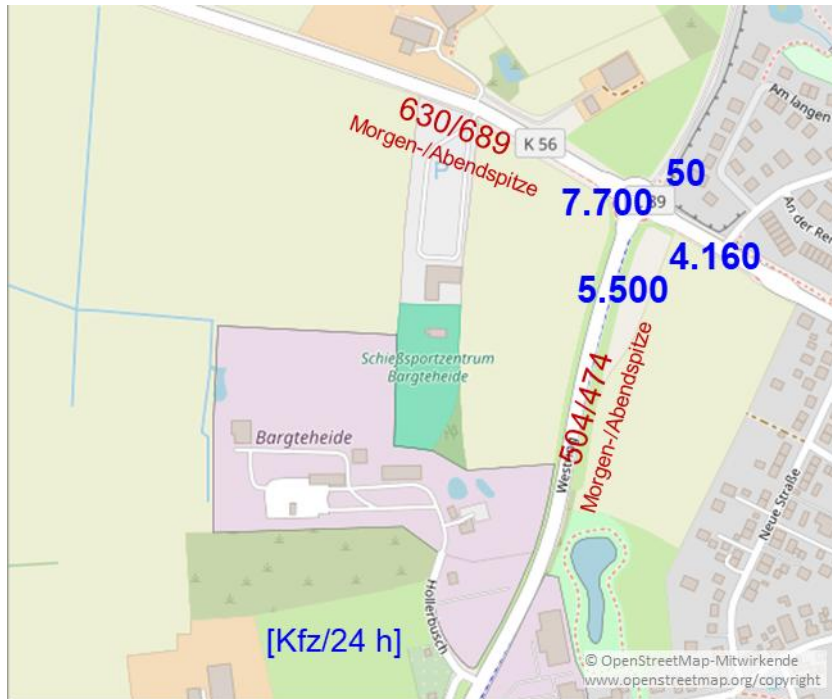


Abb. 2: Analyseverkehrsbelastungen AS Ahrensburg West, Spitzenstunden [Kfz/h]

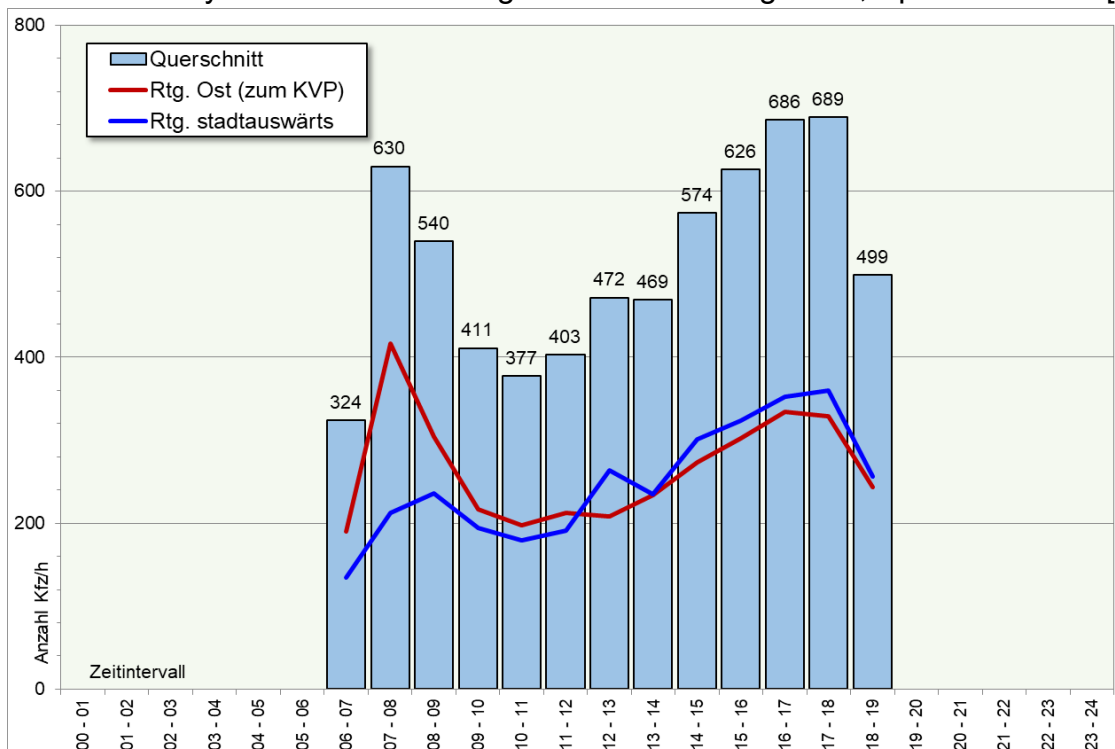


Abb. 3: Tagesganglinie Jersbeker Straße 03.11.2022, westlich Westring [3]

### 3. Prognoseverkehrsaufkommen

#### 3.1 Allgemeiner Verkehr

Die künftig im angrenzenden Straßenraum zu erwartenden Verkehrsbelastungen können aus [2] übernommen werden. Die Fertigstellung der innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen Jersbeker Straße und Lübecker Straße ist dabei zu berücksichtigen.

Die Prognoseverkehrsdaten sind in **Abbildung 4** dargestellt.



Abb. 4: Prognoseverkehr mit Fertigstellung der IöV ([Kfz/Tag], [2])

#### 3.2 Prognoseverkehrsaufkommen Plangebiet

Bei der Beurteilung der künftigen Verkehrssituation sind folgende Verkehre zu berücksichtigen:

- Polizei:  
Personal, Besucher, Alarmausfahrten, Rückkehr von Einsatzfahrzeugen, Unterstützungsfahrten für andere Wachen, Liefer-/Ver-/Entsorgungsverkehre,
- Rettungswache:  
Personal, Alarmausfahrten, rückkehrende Einsatzfahrzeuge, Liefer-/Ver-/Entsorgungsverkehre sowie
- umliegenden Nutzungen wie Schießsportzentrum (Schützenverein mit 250 Mitglieder in 2015), landwirtschaftliche Betriebe und Regenrückhaltebecken mit Personal, Besucher, Liefer-/Ver-/Entsorgungsverkehre sowie Pflegearbeiten (im Bestandsverkehr enthalten, nur wichtig zur Anbindungsbeurteilung).

Die Berechnung der aus den Planungsvorgaben von Rettungswache und Polizei resultierenden Neuverkehre ist in der folgenden Übersicht veranschaulicht. Hier ist auch die von den einzelnen Nutzenden angenommene Richtungsverteilung der Neuverkehre mit abgebildet.

Aus den Entwicklungsvorgaben ergibt sich insgesamt eine Verkehrserzeugung von rd. 370 Kfz/ Tag im Querschnitt (185 Kfz/Tag und Richtung). Hiervon wären ca. 5 Kfz als Ver-/Entsorgungs- bzw. Lieferfahrzeuge anzunehmen.

Für die maßgeblichen Hauptverkehrszeiten sind Annahmen auf Grundlage der von den Beschäftigten erzeugten Verkehre zzgl. Sicherheitszuschlägen zu treffen, da Einsätze oder Alarme nicht prognostizierbar sind.

Aus evtl. geringen Abweichungen von den angenommenen Entwicklungen sind keine maßgeblichen Veränderungen der Verkehrserzeugung zu erwarten.

|                                                 | Polizei |       | Rettungswache |       | gesamt |
|-------------------------------------------------|---------|-------|---------------|-------|--------|
| Beamte/Mitarbeitende                            | 27      |       | 95            |       |        |
| Auszubildende                                   | -       |       | 10            |       |        |
| gesamt                                          | 27      |       | 105           |       |        |
| Einsatzfahrzeuge                                | k.A.    |       | 7 RTW + 6 KTW |       |        |
| Personen tags (gesamt max.)                     | 15      |       | 48            |       |        |
| Personen nachts (gesamt max.)                   | 3       |       | 12            |       |        |
| Fahrten/Jahr                                    | 3.550   |       | -             |       |        |
| davon Alarmfahrten/Jahr                         | 721     |       |               |       |        |
| Unterstützungsfahrten andere Wachen/Jahr        | 1095    |       |               |       |        |
| Einsatzfahrten/Jahr                             | -       |       | 11.344        |       |        |
| davon Alarmfahrten/Jahr                         |         |       | 8.508         |       |        |
| in Richtung Jersbek                             | 21%     | 975   | 5%            | 567   | 1.543  |
| in Richtung Bargteheide                         | 48%     | 2.230 | 38%           | 4.311 | 6.540  |
| in Richtung Westring                            | 31%     | 1.440 | 57%           | 6.466 | 7.906  |
| Alarmfahrten/Tag (Q, inkl. Rückfahrt)           | 16      |       | 58            |       | 74     |
| Einsatzfahrten ohne Signal (Q, inkl. Rückfahrt) | 19      |       | 19            |       | 39     |
| Unterstützungsfahrten/Tag (Q inkl. Rückfahrt)   | 8       |       | -             |       | 8      |
| Anwesenheit                                     | 85%     |       | 85%           |       |        |
| MIV (1,1 Pers./Pkw)                             | 85%     |       | 85%           |       |        |
| Wege/Tag                                        | 2,2     |       | 2,0           |       |        |
| Beschäftigtenverkehr (Q, inkl. Azubis)          | 39      |       | 138           |       | 177    |
| Anlieferung/Ver-/Entsorgung                     | 2       |       | 3             |       | 5      |
| Besuchfahrten/Tag (Q)                           | 60      |       | -             |       | 60     |
| Gesamtverkehr [Kfz/Tag] Querschnitt             | 146     |       | 222           |       | 367    |

Q-Querschnittsangabe MIV-motorisierter Individualverkehr

Die Neuverkehre verteilen sich insgesamt wie folgt:

- in/aus Richtung Jersbek rd. 10 %,
- in/aus Richtung Bargteheide rd. 41 % sowie
- in/aus Richtung Westring rd. 49 %.

Die aus den geplanten Ansiedlungen resultierenden Mehrbelastungen des angrenzenden Straßennetzes sind in **Abbildung 4** dargestellt. Die angenommenen Verkehre der angrenzenden Nutzungen sind ebenfalls mit abgebildet. Die Werte stellen Tagesverkehrsbelastungen von Alarmfahrten/Normalfahrten dar.

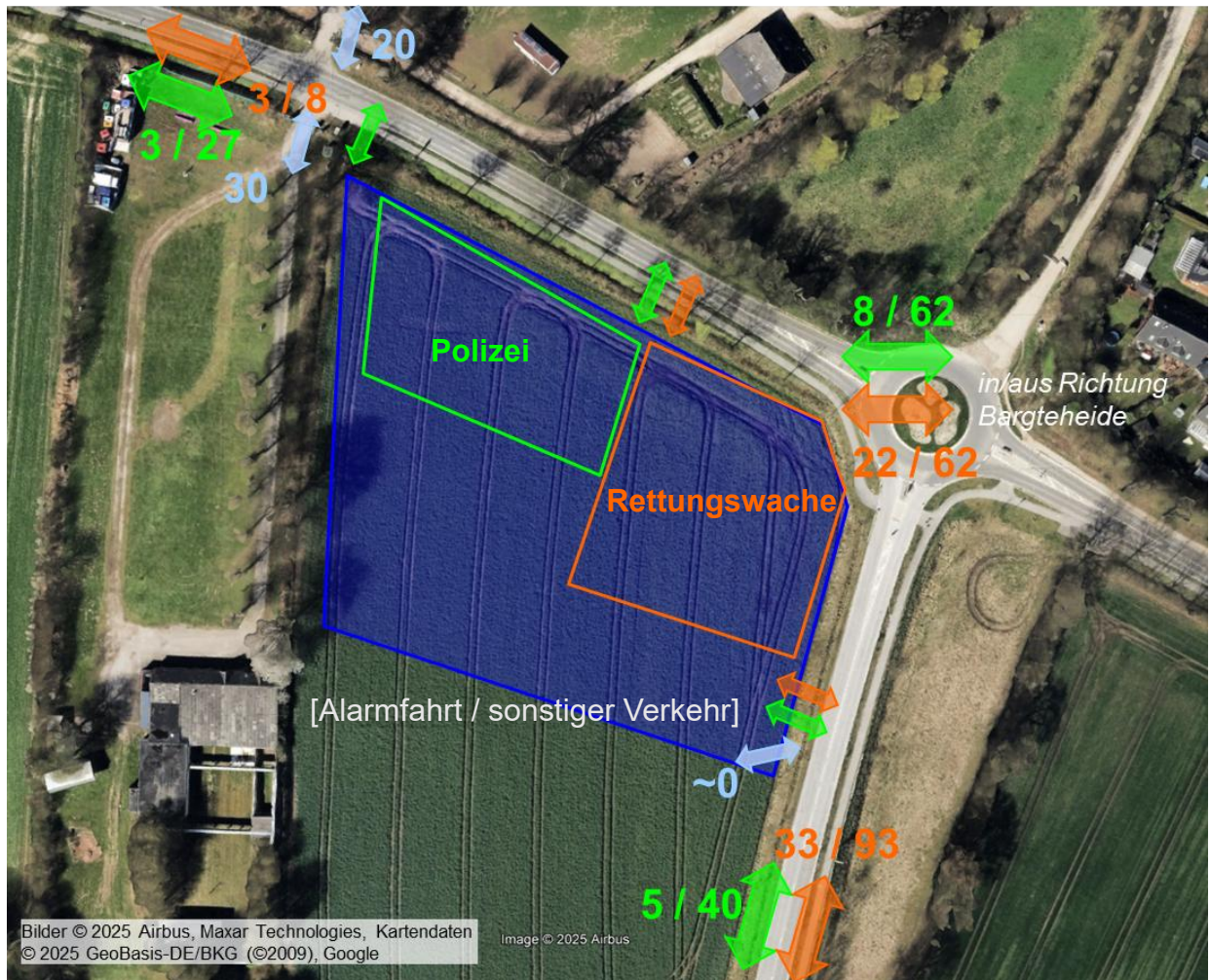


Abb. 5: Tagesverkehrsverteilung Rettungswache/Polizei [Kfz/24 h]

#### 4. Äußere Erschließung des Plangebietes

Die äußere Erschließung des Plangebietes ist über Anbindungen an den Westring bzw. die Jersbeker Straße möglich. In **Abbildung 6** ist die Lage der möglichen Anbindungen dargestellt.

Diese wurden jeweils in Bezug auf ihre verkehrstechnische Leistungsfähigkeit (rechnerische Nachweise s. Abschnitt 5), die eventuelle Überlagerung von Polizei/Rettungswache bzw. mit Nachbarnutzungen bei Alarmausfahrten sowie die Sichtbeziehungen bei Alarmausfahrt fachlich bewertet.

- Die Leistungsfähigkeit ist an allen Anbindungen gewährleistet (s. Abschnitt 5).
- Eine eventuelle Überlagerung von Alarmausfahrten von Polizei und Rettungswache wäre an den gemeinsamen Anbindungen Jersbeker Straße Mitte (2) bzw. Westring (3) möglich. Die Wahrscheinlichkeit ist jedoch eher gering. Aufgrund der auch ohne Sondersignal ermittelten sehr guten Leistungsfähigkeit sind Behinderungen nicht absehbar.
- Eine Überlagerung mit Nachbarverkehren wäre nur bei Anbindung 1 möglich.

- Wichtiges Kriterium insbesondere bei Alarmausfahrten ist die Sicht für die ausfahrenden Einsatzfahrzeuge. Hierbei treten an der Jersbeker Straße aufgrund der leichten Kurve und des auch nach Rodung des Knicks im Plangebiets vorhandenen Bewuchses Defizite auf. Insbesondere der direkt am Plangebiet verlaufende Geh- und Radweg, der neben der Nutzung als Schulweg auch als Radwanderstrecke ausgewiesen ist, erfordert erhöhte Aufmerksamkeit bzw. erschwert Alarmausfahrten. Aus verkehrlicher Sicht sind Alarm-/Einsatzausfahrten zur Jersbeker Straße aufgrund der Sichtbehinderungen auszuschließen. Am Westring gibt es keinerlei Sichteinschränkungen.



| Anbindung                         | 1 | 2 | 3 |
|-----------------------------------|---|---|---|
| Leistungsfähigkeit                | ✓ | ✓ | ✓ |
| Überlagerung Polizei/RW bei Alarm | - | ○ | ○ |
| Überlagerung Nachbar bei Alarm    | ○ | - | - |
| Sichtbeziehungen Alarmausfahrt    | ✗ | ✗ | ✓ |

Abb. 6: Erschließungsvarianten (Kartengrundlage: © 2025 Airbus, Maxar Technologies, Kartendaten © 2025 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google)

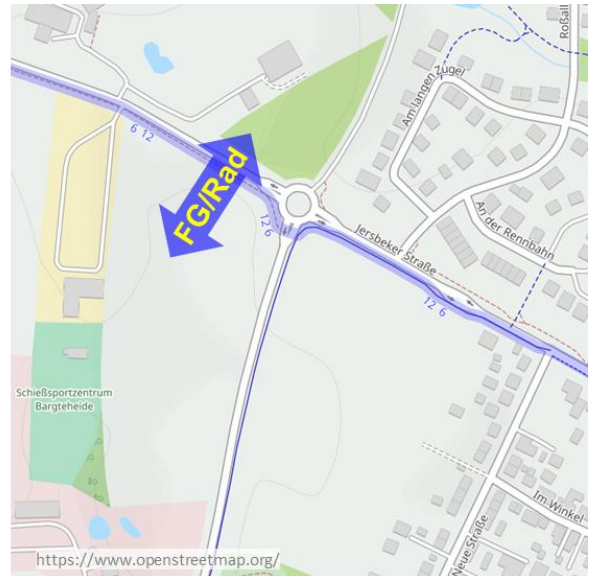
Eine mögliche Gebietserschließung wurde bisher in den in der folgenden Übersicht zusammengestellten Varianten diskutiert, wobei insbesondere die Trennung der Alarmausfahrten von Polizei und Rettungswache im Vordergrund stand.

|         |                 | V 1 | V 2 | V 3 |
|---------|-----------------|-----|-----|-----|
| RW      | Alarmausfahrten | 3   | 3   | 2   |
|         | sonstige        | 2   | 2   | 3   |
| Polizei | Alarmausfahrten | 1   | 3   | 2   |
|         | sonstige        | 2   | 2   | 1   |

Aus fachlicher Sicht ergibt sich ausschließlich bei Variante 2 eine in jeder Beziehung verkehrssichere Erschließung, so dass diese als Grundlage der weiteren Überlegungen zur inneren Verkehrsführung dienen sollte.

#### Empfohlene äußere Erschließung:

- gemeinsame Alarmausfahrt zum Westring,
- Abwicklung aller sonstigen Verkehre (zurückkehrende Einsatzfahrzeuge, Beschäftigte und Besucher) über eine gemeinsame Anbindung an die Jersbeker Straße ohne Überschneidung mit Bestandsnutzungen.
- Die Erschließung für Fußgänger und Radfahrer sollte über die Jersbeker Straße erfolgen. Nach Auskunft der Stadt Bargteheide wird überlegt, die Buslinie näher an das Plangebiet heranzuführen und eine neue Haltestelle zu schaffen.



## 5. Leistungsfähigkeitsbeurteilung

Die überschlägige Beurteilung der künftig an den möglichen Anbindungen des Plangebietes an die K 56, Westring bzw. K 56, Jersbeker Straße zu erwartenden Leistungsfähigkeit erfolgt auf Basis des HBS [5]. Die anzuwendenden Grenzwerte der mittleren Wartezeit [sec] sowie die zugehörigen Qualitätsstufen sind für nicht signalisierte Knotenpunkte in der folgenden Übersicht zusammengestellt.

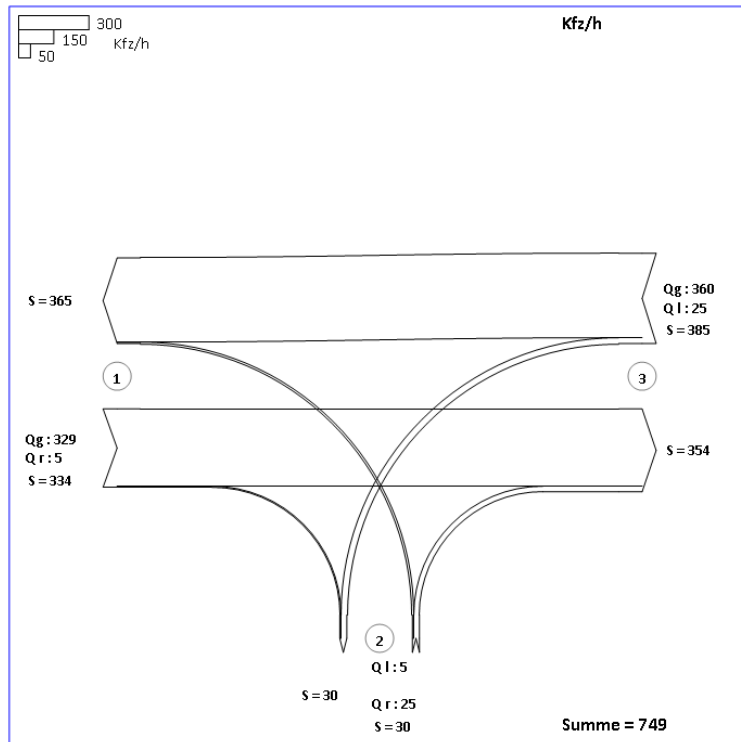
In den maßgebenden Hauptverkehrszeiten ist die Verkehrsqualität D anzustreben.

| Qualitätsstufe/ Grenzwerte für mittlere Wartezeit <b>nicht signalisierter Knotenpunkte</b> |                                                                                                                        |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <b>A</b>                                                                                   | Die <u>Wartezeiten</u> sind <u>sehr gering</u> .                                                                       | ≤ 10 |
| <b>B</b>                                                                                   | Die <u>Wartezeiten</u> sind <u>gering</u> .                                                                            | ≤ 20 |
| <b>C</b>                                                                                   | Die <u>Wartezeiten</u> sind <u>spürbar</u> . Der <u>Verkehrszustand</u> ist <u>stabil</u> .                            | ≤ 30 |
| <b>D</b>                                                                                   | Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Der <u>Verkehrszustand</u> ist <u>noch stabil</u> . | ≤ 45 |
| <b>E</b>                                                                                   | Die <u>Kapazität</u> wird <u>erreicht</u> .                                                                            | >45  |
| <b>F</b>                                                                                   | Der Knotenpunkt ist überlastet.                                                                                        |      |

Der überschlägige rechnerische Nachweis der Leistungsfähigkeit der nicht signalisierenden Anbindungen erfolgte mit dem Programm Knobel (BPS GmbH Bochum) ohne Berücksichtigung von Ab- bzw. Einbiegespuren. Die Ergebnisse sind in **Abbildung 7 und 8** zusammengestellt.

Beide mögliche Anbindungen wurden mit einem fiktiven Spitzenstundenansatz für Polizei und Rettungswache überlagert mit der maximaler Spitzenstunde des Prognosezustandes mit Fertigstellung der Innerörtlichen Verbindungsstraße berechnet.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen können jeweils ohne Ab-/Einbiegespuren leistungsgerecht abgewickelt werden. Für die Verkehre auf der K 56 ergibt sich Verkehrsqualität A, was einem nahezu störungsfreien Verkehrsfluss entspricht. Für die einbiegenden Verkehre ergibt sich am Westring Verkehrsqualität B, an der Jersbeker Straße ebenfalls A.



B-Plan 45 Bargteheide

Datei : BPlan45\_NS

K56/Plangebiet

Nachmittagsspitze Prognose

HBS 2015 L5

Ergebnis nach HBS 2015 L5

| Strom  |   | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W   | N-90 | N-95 | N-99 | QSV |
|--------|---|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|------|------|------|-----|
| -Nr.   |   | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s] | [Fz] | [Fz] | [Fz] |     |
| 2      | → | 334     |     |     |         | 1800    |        |     |      |      |      | A   |
| 3      | → | 5       |     |     |         | 1600    |        | 2,3 | 1    | 1    | 1    | A   |
| MischH | → | 339     |     |     |         | 1797    | 2 + 3  |     |      |      |      | A   |
| 4      | ← | 5       | 6,6 | 3,4 | 717     | 386     |        | 9,5 | 1    | 1    | 1    | A   |
| 6      | ← | 25      | 6,5 | 3,1 | 332     | 736     |        | 5,1 | 1    | 1    | 1    | A   |
| MischN | ← |         |     |     |         |         |        |     |      |      |      |     |
| 8      | ← | 365     |     |     |         | 1800    |        |     |      |      |      | A   |
| 7      | ← | 25      | 5,5 | 2,6 | 334     | 938     |        | 3,9 | 1    | 1    | 1    | A   |
| MischH | ← | 390     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  |     |      |      |      | A   |

In den Verkehrsstärken sind außer Pkw auch andere Fahrzeugarten enthalten.  
Diese werden nach HBS 2015 Gl. L5-1 oder L5-2) in Pkw-Einheiten umgerechnet.

QSV-gesamt

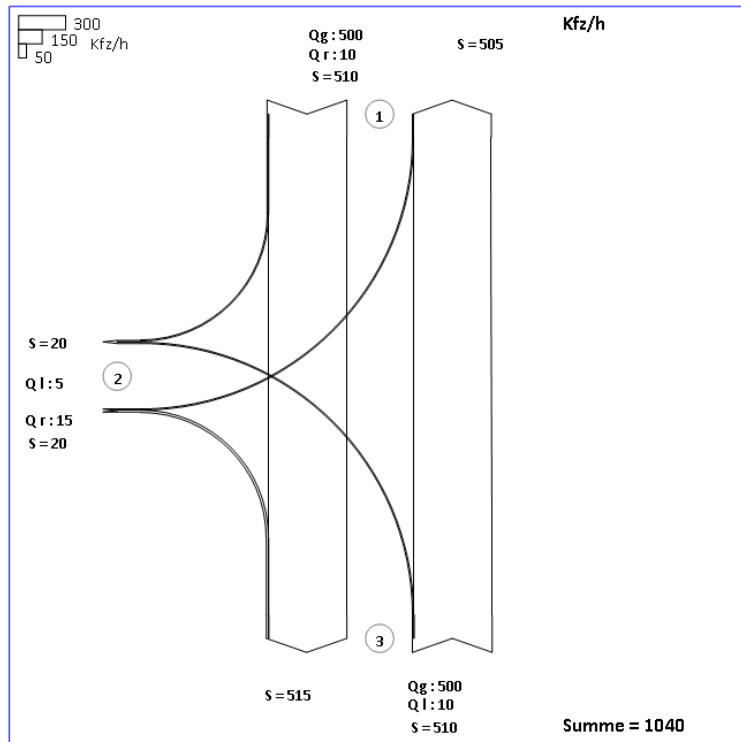
A



Ballungsgebiet (außerorts)

HBS

Abb. 7: Leistungsfähigkeitsberechnung Jersbeker Straße/Anbindung Plangebiet



B-Plan 45 Bargteheide

Datei : BPLAN45 IÖV\_NS.kob

IÖV/Plangebiet

Nachmittagsspitze Prognose

**HBS 2015 L5**

Ergebnis nach HBS 2015 L5

| Strom  |   | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W    | N-90 | N-95 | N-99 | QSV |
|--------|---|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|------|------|------|-----|
| -Nr.   |   | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s]  | [Fz] | [Fz] | [Fz] |     |
| 2      | → | 505     |     |     |         | 1800    |        |      |      |      |      | A   |
| 3      | → | 10      |     |     |         | 1600    |        |      |      |      |      | A   |
| MischH | → | 515     |     |     |         | 1796    | 2 + 3  |      |      |      |      | A   |
| 4      | ← | 5       | 6,6 | 3,4 | 1015    | 261     |        | 14,1 | 1    | 1    | 1    | B   |
| 6      | ← | 15      | 6,5 | 3,1 | 505     | 580     |        | 6,4  | 1    | 1    | 1    | A   |
| MischN | ← |         |     |     |         |         |        |      |      |      |      |     |
| 8      | ← | 505     |     |     |         | 1800    |        |      |      |      |      | A   |
| 7      | ← | 10      | 5,5 | 2,6 | 510     | 764     |        | 4,8  | 1    | 1    | 1    | A   |
| MischH | ← | 515     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  |      |      |      |      | A   |

In den Verkehrsstärken sind außer Pkw auch andere Fahrzeugarten enthalten.  
Diese werden nach HBS 2015 Gl. L5-1 oder L5-2) in Pkw-Einheiten umgerechnet.

LE-Strom 4 --> QSV (Nebenstraßen-Zufahrt)

QSV-gesamt

**B**



Ballungsgebiet (außerorts)

HBS

Abb. 8: Leistungsfähigkeitsberechnung Westring/Anbindung Plangebiet



**MASUCH + OLBRISCH**  
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

www.moingenieure.de  
mo@moingenieure.de  
Tel.: 040-713 004-0

Seite 12

C:\@Eichholz\Projekte 2025\A25-061 RW-P Bargteheide\2026.07.20 MO VU A25-061.docx 20.07.2026

## 6. Varianten der inneren Erschließung

Auf Basis der zu empfehlenden äußeren Erschließung ergeben sich verschiedene Möglichkeiten der inneren Verkehrsführung. Diese sind daraufhin zu prüfen, dass möglichst allen erforderlichen verkehrlich beurteilbaren Belangen Rechnung getragen wird. Die aktuellen Grenzen des Bebauungsplanes sollten beim Variantenvergleich nicht zwingend berücksichtigt werden.

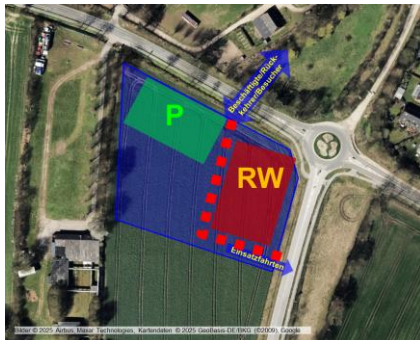
Grundlage ist für alle Varianten eine gemeinsame Erschließung sowohl für die Alarmausfahrten am Westring als auch für alle anderen Verkehre an der Jersbeker Straße.

Die Zufahrt von den jeweiligen Nutzungsbereichen zur Alarmausfahrt muss möglichst störungsfrei und direkt verlaufen. Eine Überfahrt über Hof-/Garagen- oder sonstige Nutzflächen der anderen Nutzung ist auszuschließen.

Die Unterschiede zwischen den Varianten liegen in der Anordnung der jeweiligen Entwicklungsflächen von Rettungswache und Polizei und den daraus resultierenden evtl. gegenseitigen Beeinflussungen.

Die Beschäftigtenstellplätze beider Nutzungen sind zu trennen. Für Besucher sollte eine gemeinsame Stellplatzfläche direkt in Anbindungsnähe außerhalb der Abzäunung der jeweiligen Flächen realisiert werden. Die Zufahrt für rückkehrende Einsatzfahrzeuge auf die beiden Entwicklungsflächen sollte ebenfalls kurz hinter der Grundstückszufahrt erfolgen, um Überschneidungen der Verkehre zu vermeiden. Eine gemeinsame durchgehende Fahrgasse ist zur Sicherung der Erschließungsflexibilität dennoch sinnvoll.

### V 2-1: bisheriger Planungsstand



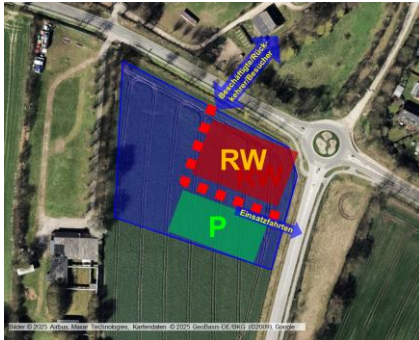
- lange Wege für Alarmausfahrt Polizei,
- (Alarm-)Erschließung führt an Ruhebereichen der Rettungswache (RW) vorbei,
- o Anbindung Westring ca. 75 m von Kreisfahrbahn entfernt, Abstand ok, Rampe zum Westring rd. 47 m lang (bei 4% Neigung),

### V 2-2: Drehung der Polizeifläche entlang der Erschließungsachse



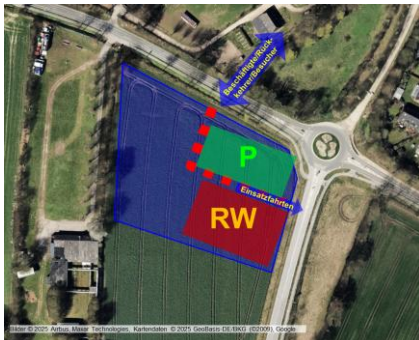
- kürzere Wege für Alarmausfahrt Polizei,
- (Alarm-)Erschließung führt an Ruhebereichen der Rettungswache (RW) vorbei,
- o Anbindung Westring ca. 75 m von Kreisfahrbahn entfernt, Abstand ok, Rampe zum Westring rd. 47 m lang (bei 4% Neigung),

V 2-3: Drehung der Fläche der Rettungswache parallel zur Jersbeker Straße und Verschiebung der Polizei südlich der Anbindung an den Westring



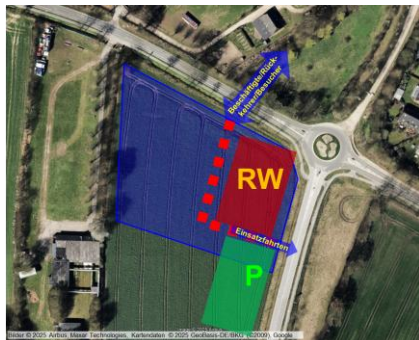
- + kurze Wege für Alarmausfahrt Polizei und RW,
- (Alarm-)Erschließung führt an Ruhebereichen der Rettungswache vorbei,
- Anbindung Westring ca. 45 m von Kreisfahrbahn entfernt, Abstand zu gering, ✗ Rampe zum Westring rd. 44 m lang (bei 4% Neigung),

V 2-4: Tausch beider Nutzflächen, sonst wie V 2-3



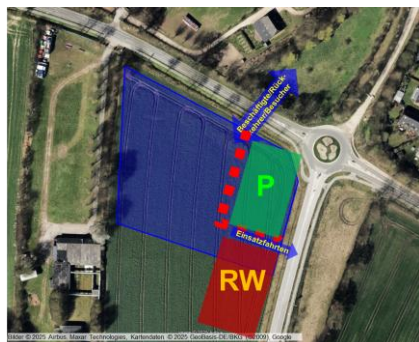
- + kurze Wege für Alarmausfahrt Polizei und RW,
- + Ruhebereiche der RW geschützt,
- Anbindung Westring ca. 40 m von Kreisfahrbahn entfernt, Abstand zu gering, ✗ Rampe zum Westring rd. 44 m lang (bei 4% Neigung),

V 2-5: Beibehaltung der Flächenanordnung der Rettungswache wie in V 2-1, Verschiebung der Polizei südlich der Anbindung an den Westring, Flächenausrichtung orientiert sich am Westring



- + kurze Wege für Alarmausfahrt Polizei und RW,
- o Ruhebereiche der RW z.T. geschützt,
- Anbindung Westring ca. 75 m von Kreisfahrbahn entfernt, Abstand ok, Rampe zum Westring rd. 47 m lang (bei 4% Neigung),

V 2-6: Tausch beider Nutzflächen, sonst wie V 2-5



- + kurze Wege für Alarmausfahrt Polizei und RW,
- + Ruhebereiche der RW geschützt,
- + gute Sichtbarkeit Polizei,
- + Anbindung Westring ca. 75 m von Kreisfahrbahn entfernt, Abstand ok, Rampe zum Westring rd. 47 m lang (bei 4% Neigung),

## 7. Fazit

Die vorliegende Untersuchung überprüft die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplanes Nr. 45 der Stadt Bargteheide. Auf Basis einer Variantenbetrachtung zur äußeren und inneren Erschließung wird aus verkehrlicher Sicht eine Umsetzungsempfehlung erarbeitet.

Die aus dem Bebauungsplan durch die Ansiedlung von Polizei und Rettungswache zu erwartenden Neuverkehre können unabhängig von der gewählten Erschließungslösung im angrenzenden Straßennetz leistungsgerecht abgewickelt werden. Ab- oder Einbiegespuren sind nicht erforderlich. Dies gilt auch bei Fertigstellung der Innerörtlichen Erschließungsstraße.

Aus verkehrlicher Sicht sollte eine gemeinsame Alarmausfahrt zum Westring erfolgen. An der Jersbeker Straße kann aufgrund der Sichtbeziehungen und des Geh- und Radweges keine sichere Alarmausfahrt gewährleistet werden.

Die Anbindung an den Westring sollte einen Mindestabstand von ca. 70 m zur Kreisfahrbahn einhalten.

Die Anbindung an die Jersbeker Straße sollte für rückkehrende Einsatzfahrzeuge, Beschäftigte, Besucher und sonstige Verkehre beider Nutzungen zur Verfügung stehen. Die Lage sollte etwa mittig des Grundstückes erfolgen, um Überlagerungen mit Bestandsverkehren auszuschließen. Hier wäre ein Abstand von ca. 50 m zur Kreisfahrbahn ausreichend. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Jersbeker Straße sollte angrenzend an das Plangebiet auf 70 km/h reduziert werden.

Oststeinbek, 20.07.2026

gez. ppa. Eichholz

## Literaturverzeichnis:

- [1] GSP Gosch & Priewe Ingenieurgesellschaft mbH  
2024-10-30\_Bargteheide B-Plan 45 'Polizei und Rettungswache'\_Arbeitsstand Entwurf.dwg, erhalten 29.09.2025
- [2] M+O Ingenieurgesellschaft mbH  
Innerörtliche Verbindungsstraße Bargteheide (IöV), 3. Bauabschnitt zwischen Jersbeker Straße (K 56) und Fischbeker Weg (K 57) Aktualitätsüberprüfung Verkehrsdaten, Stand: Juni 2023
- [3] M+O Ingenieurgesellschaft mbH  
Verkehrserhebungen 03.11.2022 im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zu den Bahnquerungen Bargteheide
- [4] BBW Software GmbH: Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff-Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. Bochum, 2025
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln  
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln,  
RASt 06, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, 2006