

# **Konzept Nahmobilität Stadt Bargteheide**

**Rahmenbedingungen – Bestandsanalyse –  
Leitbild – Handlungskonzept – Maßnahmenplan**

**Endbericht**

**Bearbeitung:**



urbanus GbR

An der Untertrave 81-83  
23552 Lübeck  
Tel. 0451 7062666  
Fax 0451 7062667  
info@urbanus-luebeck.de

Stefan Luft (Projektleitung)  
Christoph Lüth  
Peter Krause

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz Gutsche Rümenapp GbR

Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg  
Tel. 040 853737-41  
Fax 040 853737-42  
info@ggr-planung.de

Anne Kis  
Martin Albrecht  
Jan Philip Dübbelde

**Auftraggeberin:**



Stadt Bargteheide – Die Bürgermeisterin

Rathausstraße 24-26  
22941 Bargteheide  
04532 40 47 402  
sollich@bargteheide.de

Adrian Sollich (Projektkoordination)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>6</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>9</b>
<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>9</b>
<b>1 Einleitung und Grundlagen</b> .....	<b>10</b>
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung .....	10
1.2 Projektablauf und Vorgehensweise .....	12
1.3 Regelwerke zur Fuß- und Radverkehrsplanung .....	13
1.4 Aktueller Kenntnisstand in der Fuß- und Radverkehrsplanung .....	16
1.5 Qualitätsstandards für Fuß- und Radverkehrsanlagen .....	33
1.6 Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörde.....	37
<b>2 Beteiligung</b> .....	<b>38</b>
2.1 Verfahrensübersicht .....	38
2.2 Online-Befragung .....	39
2.3 Bürgerforum .....	44
<b>3 Rahmenbedingungen für die Fuß- und Radverkehrsplanung</b> .....	<b>46</b>
3.1 Stadtstruktur und Stadtentwicklung .....	46
3.2 Verkehrsverflechtungen .....	48
3.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen .....	50
3.4 Vorhandene Rahmenplanungen und Entwicklungsvorhaben.....	53
<b>4 Bestandsanalyse</b> .....	<b>54</b>
4.1 Übergreifende Problemlagen und Qualitäten.....	54
4.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	56
4.3 Radverkehr .....	80
4.4 Betrachtung ausgewählter übergeordneter Straßenzüge mit Fokus Radverkehr ....	83
4.5 Fazit .....	89
<b>5 Leitbild für die Förderung der Nahmobilität in Bargteheide</b> .....	<b>90</b>
5.1 Übergeordnete Ziele und Vorgaben .....	90
5.2 Strategischer Handlungsrahmen .....	91
5.3 Wie gehen wir vor? – Kernelemente des kurz- und mittelfristigen Handelns.....	95
5.4 Perspektive: Fuß- und fahrradfreundliches Bargteheide 2035 .....	96

<b>6</b>	<b>Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr.....</b>	<b>97</b>
6.1	Grundsätze und Struktur des Netzbildung .....	97
6.2	Fußverkehrszielnetz .....	101
6.3	Radverkehrszielnetz.....	105
<b>7</b>	<b>Handlungskonzept – Grundlagen.....</b>	<b>109</b>
7.1	Übersicht der Kernelemente und des räumlichen Handlungskonzeptes .....	109
7.2	Planungsgrundlagen .....	112
7.3	Exkurs: Verkehrswendeszenario .....	115
<b>8</b>	<b>Handlungskonzept – Kernelemente der Planung.....</b>	<b>117</b>
8.1	Übergeordnete Aufwertung der Fußverkehrsqualität inkl. Barrierefreiheit.....	117
8.2	Aufwertung von Qualitätsrouten für den Fußverkehr .....	120
8.3	Ausbau von Radvorrangrouten und eines Radschnellweges .....	122
8.4	Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn .....	123
8.5	Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen .....	125
8.6	Aufwertung des Fahrradparkens .....	127
8.7	Verkehrsberuhigung zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort .....	130
8.8	Fuß- und fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten.....	132
8.9	Umgestaltung von Knotenpunkten durch Einrichten von Kreisverkehren.....	134
8.10	Einrichtung / Aufwertung von Überquerungsstellen und Radführungswechseln ...	136
8.11	Aufbau eines koordinierten Leit- und Orientierungssystems.....	139
<b>9</b>	<b>Handlungskonzept – Integrierte Handlungsbereiche.....</b>	<b>143</b>
9.1	Innenstadt/Stadtzentrum – Rathausstraße, Bahnhof, Am Markt .....	143
9.2	Vorbereich Johannes-Gutenberg-Schule Alte Landstraße / Am Volkspark .....	146
<b>10</b>	<b>Handlungskonzept – Aufbau einer Mobilitätskultur.....</b>	<b>148</b>
10.1	Information und Öffentlichkeitsarbeit .....	148
10.2	Modellprojekt sichere und attraktive Schulwege .....	148
10.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement .....	149
10.4	Organisatorische Verstetigung der Radverkehrsförderung .....	151
10.5	Monitoring und Qualitätssicherung .....	153

<b>11</b>	<b>Maßnahmenplan .....</b>	<b>154</b>
11.1	Handlungsbereich L89 Südring - Lohe mit Am Redder und südliche Bahnhofstr. .	154
11.2	Handlungsbereich L82 Lübecker Straße - Hamburger Straße .....	156
11.3	Handlungsbereich Alte Landstraße mit Lindenstraße .....	158
11.4	Handlungsbereich Jersbeker Straße .....	160
11.5	Handlungsbereich Tremsbüttler Weg und Déviller Straße .....	162
11.6	Übersicht der Maßnahmen mit ergänzenden Informationen .....	163
11.7	Quick-Wins.....	165
	<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>172</b>
	<b>Quellen- und Literaturverzeichnis .....</b>	<b>173</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Projektstruktur und Projekthalte.....	12
Abbildung 1-2: Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip.....	18
Abbildung 1-3: Bodenbelag/ Zonierung/Bodenindikatoren.....	20
Abbildung 1-4: Rampen .....	20
Abbildung 1-5: Querungsanlagen.....	22
Abbildung 1-6: Haltestellen und Sitzgelegenheiten .....	23
Abbildung 1-7: Vom Gehweg taktil wahrnehmbar, baulich getrennter Radweg .....	24
Abbildung 1-8: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg.....	25
Abbildung 1-9: Beispiel für einen Zweirichtungsradweg .....	26
Abbildung 1-10: Radfahrstreifen mit markiertem Sicherheitstrennstreifen .....	27
Abbildung 1-11: Beidseitige Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz .....	27
Abbildung 1-12: Beginn eines einseitigen Schutzstreifens .....	28
Abbildung 1-13: Gemeinsamer Geh- und Radweg .....	29
Abbildung 1-14: Radwegüberfahrt im Einmündungsbereich.....	30
Abbildung 1-15: Baulich gestaltete Einbahn- und Fahrradstraße.....	31
Abbildung 1-16: Neue StVO-Beschilderung für den Radverkehr .....	32
Abbildung 2-1: Statistik der Online-Befragung.....	39
Abbildung 2-2: Räumliche Verortung der Beiträge .....	41
Abbildung 2-3: Thematische Schwerpunkte der Beiträge und Benennung von Handlungsbedarfen	42
Abbildung 2-4: Räumliche Verortung ausgewählter Beitragskategorien .....	43
Abbildung 2-5: Impressionen vom Bürgerforum .....	45
Abbildung 3-1: Übergeordnete Verkehrsziele mit Radverkehrsrelevanz (im Original Anlage 1)....	47
Abbildung 3-2: Marktgebiet der Stadt Bargteheide aus dem Einzelhandelskonzept .....	48
Abbildung 3-3: Einpendler- (oben) und Auspendler-Verflechtungen (unten).....	49
Abbildung 3-4: Straßennetz mit Überquerungsstellen (im Original Anlage 2) .....	51
Abbildung 3-5: HVV-Linienbusnetz in Bargteheide.....	52
Abbildung 4-1: Untersuchungsraum Fußverkehr .....	56
Abbildung 4-2: Beispiel für kritische Gehwegbreiten .....	59
Abbildung 4-3: Kartografische Bestandsaufnahme der Gehwegbreite.....	60
Abbildung 4-4: Beispiele von Engstellen .....	61
Abbildung 4-5: Kartografische Bestandsaufnahme von Engstellen .....	62
Abbildung 4-6: Beispiele für Bodenbeläge.....	63

Abbildung 4-7: Beispiele für Defizite im baulichen Zustand .....	64
Abbildung 4-8: Kartografische Bestandsaufnahme des baulichen Zustandes .....	65
Abbildung 4-9: Beispiele für Defizite an Querungen .....	67
Abbildung 4-10: Kartografische Bestandsaufnahme von Querungen .....	68
Abbildung 4-11: Beispiele von Bushaltestellen.....	69
Abbildung 4-12: Beispiele für Sitzgelegenheiten .....	71
Abbildung 4-13: Kartografische Bestandsaufnahme von Haltestellen/Sitzgelegenheiten.....	72
Abbildung 4-14: Beispiele von Wegeführungen.....	73
Abbildung 4-15: Leitsystem / Bodenindikatoren .....	74
Abbildung 4-16: Beispiele von Treppen / Rampen .....	75
Abbildung 4-17: Beispiele von Beleuchtungssituationen .....	76
Abbildung 4-18: Kartografische Bestandsaufnahme von Beleuchtungssituationen.....	77
Abbildung 4-19: Beispiele zur Aufenthaltsqualität.....	78
Abbildung 4-20: Kartografische Bestandsaufnahme zu Umgebungsgrün.....	79
Abbildung 4-21: Beispiele für Defizite beim Fahrradparken in Bargteheide .....	82
Abbildung 4-22: Bestandsaufnahme Lohe / Südring L89.....	83
Abbildung 4-23: Bestandsaufnahme Hamburger Str. / Lübecker Str. L82 .....	84
Abbildung 4-24: Bestandsaufnahme Alte Landstraße .....	85
Abbildung 4-25: Bestandsaufnahme Jersbeker Straße .....	86
Abbildung 4-26: Bestandsaufnahme Tremsbütteler Weg K12 .....	87
Abbildung 4-27: Bestandsaufnahme Rathausstraße .....	88
Abbildung 5-1: Entfernungen in Bargteheide und Umland.....	91
Abbildung 5-2: Strategischer Handlungsrahmen .....	92
Abbildung 5-3: Beispiele von Öffentlichkeitsarbeit für den Fuß- und Radverkehr .....	94
Abbildung 5-4: Übersicht der Kernelemente für das kurz- bis mittelfristige Handeln.....	95
Abbildung 6-1: Kleinräumige Ziele im Untersuchungsraum für den Fußverkehr .....	100
Abbildung 6-2: Fußverkehrszielnetz für die Stadt Bargteheide (im Original siehe Anlage 3) .....	104
Abbildung 6-3: Radverkehrszielnetz für die Stadt Bargteheide (im Original siehe Anlage 4) .....	108
Abbildung 7-1: Kernelemente des Handlungskonzeptes Nahmobilität für die Stadt Bargteheide	109
Abbildung 7-2: Räumliche Übersicht des Handlungskonzeptes (im Original siehe Anlage 5) .....	111
Abbildung 7-3: Anwendungsbeispiele für Belastungsbereiche nach ERA 2010 .....	113
Abbildung 7-4: Künftige übergeordnete Führungsformen für den Radverkehr in Bargteheide ....	114
Abbildung 7-5: Mögliche Führung zu Kfz-Verkehr im Verkehrswendeszenario.....	116

Abbildung 8-1: Musterlösungen für barrierefreie Überquerungsstellen .....	119
Abbildung 8-2: Zonierung eines Gehweges.....	121
Abbildung 8-3: Gestaltung innerstädtischer Radvorrangrouten mit Radwegen .....	122
Abbildung 8-4: Fflankierende Maßnahmen zur Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn ..	124
Abbildung 8-5: Gestaltungsbeispiele für Fahrradstraßen.....	126
Abbildung 8-6: Übersicht der für Bargteheide vorgeschlagenen Fahrradstraßen .....	126
Abbildung 8-7: Gestaltungsbeispiele für Fahrrad-Abstellanlagen und Fahrrad-Service .....	129
Abbildung 8-8: Beispiele für nicht-bauliche Instrumente für Verkehrsberuhigung .....	131
Abbildung 8-9: Beispiele eingefärbte Radfurten an Knoten / Einmündungen.....	132
Abbildung 8-10: Musterlösungen für Minikreisverkehre und kompakte Kreisverkehr .....	135
Abbildung 8-11: Gestaltung von Überquerungsstellen im Bargteheider Standard .....	137
Abbildung 8-12: Musterlösungen für Überquerungsstellen und Führungswechsel.....	138
Abbildung 8-13: Gestaltungsbeispiel mit möglichen Elementen für ein Fußverkehrsleitsystem ..	140
Abbildung 8-14: Radwegweisung - Gestaltungsbeispiel für einen Tabellenwegweiser .....	142
Abbildung 9-1: Geschäftsstraßen nach dem Prinzip „Weiche Separation“ und Shared Space ...	144
Abbildung 9-2: Planungsskizze für die Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich Markt...	145
Abbildung 9-3: Führungsdefizite für den Fuß- und Radverkehr im Bereich Markt / Stadtpark.....	146
Abbildung 9-4: Alte Landstraße und Am Volkspark im Bereich der JGS.....	147
Abbildung 9-5: Verkehrsberuhigende Gestaltung von Straßen im Vorbereich von Schulen.....	147
Abbildung 10-1: Beispiele für erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr .....	150
Abbildung 11-1: Planungsskizze für den Knotenzulauf Otto-Hahn-Straße / L89.....	154
Abbildung 11-2: Räumliche Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich L89 .....	155
Abbildung 11-3: Räumliche Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich L82 .....	156
Abbildung 11-4: Planungsskizze für einen Kreisverkehrs am Knoten Rathausstraße / L82 .....	157
Abbildung 11-5: Planungsskizze für den Knoten Lohe / L82 .....	157
Abbildung 11-6: Räumliche Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich Alte Landstraße	158
Abbildung 11-7: Planungsskizze für einen Minikreisverkehr Lindenstraße / Alte Landstraße .....	159
Abbildung 11-8: Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich Jersbeker Straße.....	160
Abbildung 11-9: Planungsskizze für eine Umgestaltung der östlichen Jersbeker Straße.....	161
Abbildung 11-10: Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich Tremsbüttler Weg .....	162
Abbildung 11-11: Maßnahmenplan Teil 1 (im Original siehe Anlage 6) .....	166
Abbildung 11-12: Maßnahmenplan Teil 2 (im Original siehe Anlage 6) .....	167

Abbildung 11-13: Maßnahmenplan Teil 3 (im Original siehe Anlage 6) ..... 168  
Abbildung 11-14: Maßnahmenplan Teil 4 (im Original siehe Anlage 6) ..... 169

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1: Entwurfsanforderungen für Verkehrssicherheit (ERA 2010, Tab. 4)..... 33  
Tabelle 1-2: Entwurfsanforderungen für Verkehrsablauf (ERA 2010, Tab. 4) ..... 34  
Tabelle 1-3: Breitenmaße für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen..... 35  
Tabelle 1-4: Qualitätsstandards für den Fußverkehr ..... 36  
Tabelle 4-1: Erhebungsbogen zur Bestandsaufnahme für den Fußverkehr..... 58  
Tabelle 6-1: Übersicht der Qualitätsrouten im Fußverkehrszielnetz..... 103  
Tabelle 6-2: Übersicht der Radvorrangrouten im Radverkehrszielnetz..... 106  
Tabelle 6-3: Übersicht der Hauptrouten im Radverkehrszielnetz..... 106  
Tabelle 8-1: Grundsätzliche Anforderungen an das Fahrradparken ..... 127  
Tabelle 11-1: Förderkulisse für die Förderung von Fuß- und Radverkehr (Auswahl)..... 171

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Verkehrsziele mit Nahmobilitätsrelevanz  
Anlage 2 Straßennetz mit Überquerungsstellen  
Anlage 3 Fußverkehrszielnetz für die Stadt Bargteheide  
Anlage 4 Radverkehrszielnetz für die Stadt Bargteheide  
Anlage 5 Räumliche Übersicht des Handlungskonzeptes  
Anlage 6 Maßnahmenplan (Tabelle)

# 1 Einleitung und Grundlagen

## 1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Nahmobilität aus Fuß- und Radverkehr spielt in der modernen Mobilitätsplanung eine zentrale Rolle, weil beide Verkehrsarten besonders klimafreundlich sind und damit einen wichtigen Beitrag zur angestrebten Klimaneutralität leisten können. Darüber hinaus weisen sie weitere gewichtige Vorteile auf wie Gesundheitsförderung und geringer Flächenverbrauch und liefern generell einen Beitrag zu mehr Lebensqualität gerade in verdichteten Siedlungsräumen. Aufgrund der vielfach kurzen Wegeentfernungen schlummert gerade in den Städten und Gemeinden hier ein großes Potenzial für eine nachhaltige Mobilität.

Das Land Schleswig-Holstein hat 2020 seine landesweite Radstrategie 2030 „Ab auf’s Rad“ verabschiedet, um das Radfahren im nördlichsten Bundesland attraktiver zu gestalten und den Radverkehrsanteil deutlich zu erhöhen. Auch in der Stadt Bargteheide wurden in den letzten Jahren einzelne Aktivitäten zur Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs durchgeführt. Es fehlt allerdings bisher an einem fundierten Rahmenplan für die Entwicklung der Nahmobilität, der künftig eine systematische Förderung ermöglicht.

Aufgrund des stetig steigenden Aufkommens im motorisierten Individualverkehr und der aktuellen Belastung des Straßennetzes, sollen nun in Bargteheide die Weichen für eine attraktive Nahmobilität als Beitrag zur Mobilitätswende gestellt werden. Ein wesentlicher Bestandteil ist dabei die Erstellung eines Fuß- und Radverkehrskonzeptes, um das zu-Fuß-gehen und Radfahren sicher und komfortabel zu machen und damit eine nachhaltige Alternative zur Kfz-Nutzung zu schaffen.

Ziel ist es, konkrete Handlungsempfehlungen mit Kosteneinschätzungen und Prioritäten für die Umsetzung von Projekten und Einzelmaßnahmen zu erarbeiten, die der Politik und Verwaltung als Richtschnur und Grundlage für die Investitionsplanung und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln dienen.

Die Stadt Bargteheide liegt im Süden des Kreises Stormarn, der kürzlich die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption „Fahrradfreundliches Stormarn“ beschlossen hat. Das kreisweite Radverkehrskonzept gibt auf Grundlage des aktuell gültigen Rechtsrahmens dem Kreis, aber auch den Kommunen sowie den Straßenbaulasträgern einen infrastrukturellen Maßnahmenkatalog für ein flächendeckendes kreisweites Radroutennetz an die Hand. Verschiedene regionale Radvorrang- und Ergänzungsrouten durchlaufen dabei auch das Stadtgebiet von Bargteheide (vgl. Kap. 6). Die Stadt kann zukünftig auch von einem kreiseigenen Förderprogramm für die Kommunen partizipieren. Auf dieser Grundlage werden mit finanzieller Unterstützung des Kreises die Erhaltung und der Neu-, Um- und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur gefördert.<sup>1</sup>

Die Stadt Bargteheide ist von einem relativ dicht besiedelten Umland umgeben. In die Kreisstadt Bad Oldesloe, die Stadt Ahrensburg als größte Stadt im Kreis Stormarn sowie in das nordöstliche Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg liegen zwischen 10 und 15 Kilometer, also ebenfalls noch einer fahrradaffinen Entfernung.

---

<sup>1</sup> [https://www.kreis-stormarn.de/files/kreis/fachbereiche/bau/radverkehr/2023\\_F%C3%B6rderrichtlinie\\_Ausbau\\_Radinfrastruktur\\_Kreis\\_Stormarn\\_inkl\\_Antragsformular.pdf](https://www.kreis-stormarn.de/files/kreis/fachbereiche/bau/radverkehr/2023_F%C3%B6rderrichtlinie_Ausbau_Radinfrastruktur_Kreis_Stormarn_inkl_Antragsformular.pdf)

Das Stadtgebiet umfasst insgesamt eine Fläche von fast 16 qkm bei einer Bevölkerungszahl von etwa 16.300 Einwohnenden im Stadtgebiet und etwa 20.000 Einwohnenden im engeren Verflechtungsraum. Das Stadtzentrum rund um die Rathausstraße bildet den zentralen Versorgungsbereich. Bargteheide ist zudem ein wichtiger Schulstandort. Die beiden großen Schulstandorte mit Grundschule, Gemeinschaftsschule, und Gymnasium werden auch von vielen Kindern aus dem Umland besucht. Die Sportanlagen stehen nach Schulschluss dem Vereinssport zur Verfügung und sind wichtige Ziele im Freizeitverkehr. Von besonderer Relevanz speziell für den Fußverkehr sind auch die diversen Senioreneinrichtungen im Stadtgebiet.

Die städtebaulichen Strukturen bieten insgesamt sehr gute Voraussetzungen für eine Förderung der Nahmobilität. Der Förderung der Nahmobilität kommt in Bargteheide auch im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und Lärmschutz eine hohe Bedeutung zu und dient bei gleichzeitiger Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch einer Verbesserung der Standortqualität.

Die Situation für den Fuß- und Radverkehr soll, wie in zahlreichen anderen Städten und Gemeinden Schleswig-Holsteins auch, in den nächsten Jahren nachhaltig verbessert werden. Insbesondere eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils durch entsprechende bauliche, organisatorische und strategische Maßnahmen erscheint unter Berücksichtigung der stadtstrukturellen Rahmenbedingungen realistisch. Das vorliegende Konzept bietet dafür eine unverzichtbare Planungs- und Handlungsgrundlage und hilft finanzielle und personelle Ressourcen zielgerichtet in einem mittelfristigen Zeitrahmen für die Förderung der Nahmobilität einzusetzen. Zudem ist ein beschlossenes Radverkehrskonzept bei vielen Förderprogrammen auch die Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln.

Das Konzept ist als Modul in ein zukünftig zu entwickelndes umfassendes Mobilitätskonzept einzubinden. Dieses wird auch Anforderungen des ÖPNV und des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigen. Die AG Radverkehr, die AG für Menschen mit Behinderungen und der Ausschuss für Planung und Verkehr der Stadt Bargteheide haben bereits umfangreiche Vorarbeiten geleistet und Beschlüsse gefasst, die in die Planung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes mit eingebunden wurden. Das Arbeitsprogramm basiert auf der Ausschreibung der Stadt Bargteheide vom September 2020. Diese wurde in ein strukturiertes Arbeitsprogramm überführt und in einigen Teilen im Leistungsumfang ergänzt, um ein schlüssiges Gesamtkonzept zu erhalten. Der Bearbeitungsprozess wurde durch eine intensive Beteiligung begleitet.

Im vorliegenden Bericht sind die Ergebnisse des Erarbeitungsprozesses insbesondere das Handlungskonzept mit Maßnahmenplan dokumentiert. Die Umsetzung des Konzeptes bedarf eines kontinuierlichen Monitorings und einer regelmäßigen Fortschreibung, um das vorhandene Nachfragepotenzial für den Fuß- und Radverkehr zu aktivieren.

## 1.2 Projektablauf und Vorgehensweise

Die Projektbearbeitung unterteilte sich in die beiden übergeordneten Blöcke Standortbestimmung und Handlungskonzept. Bei der Standortbestimmung lag der Schwerpunkt auf der Aufnahme und Bewertung der aktuellen Situation für den Fuß- und Radverkehr. Dabei wurden auch die bereits erfolgten Arbeiten insbesondere der AG Radverkehr eingebunden, die einen hohen Praxisbezug aufweisen und wertvolle Erkenntnisse geliefert haben. Diese wurden mit den umfangreichen Ortsbegehungen und -befahrungen des Gutachterteams abgeglichen. Ergänzende Erläuterungen zum Vorgehen bei der Bestandsanalyse zum Fußverkehr und zur Barrierefreiheit enthält Kapitel 4. Für die spätere Planung ist außerdem bedeutsam, den Entwicklungsrahmen auszuwerten. Dazu gehören neben aktuellen Struktur- und Verkehrsdaten auch Aspekte wie das Straßennetz und das ÖPNV-Angebot.

Die Schnittstelle zwischen Standortbestimmung und Handlungskonzept bildet das Leitbild, wobei einige Zielsetzungen bereits in die Bestandsbewertung eingeflossen sind. Aufbauend auf dem Leitbild und den identifizierten Handlungsbedarfen wurde dann Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr sowie das Handlungskonzept erarbeitet. Das Handlungskonzept mündet in einen Handlungs- und Maßnahmenplan, der mit Kostenschätzungen und Empfehlungen zur Prioritätensetzung für die Maßnahmenumsetzung hinterlegt ist. Im Rahmen des Maßnahmenplans wurden auch Leuchtturmprojekte mit einem herausragenden Stellenwert und sogenannte Quick-Wins als schnell umsetzbare Maßnahmen definiert.

Die Erstellung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes wurde durch ein intensives Beteiligungsverfahren begleitet. Neben einem regelmäßigen Austausch mit der Stadtverwaltung, wurden mit der AG Radverkehr und der AG Menschen mit Behinderungen Abstimmungen vorgenommen und für die öffentliche Beteiligung eine Online-Befragung und ein Bürgerforum durchgeführt.

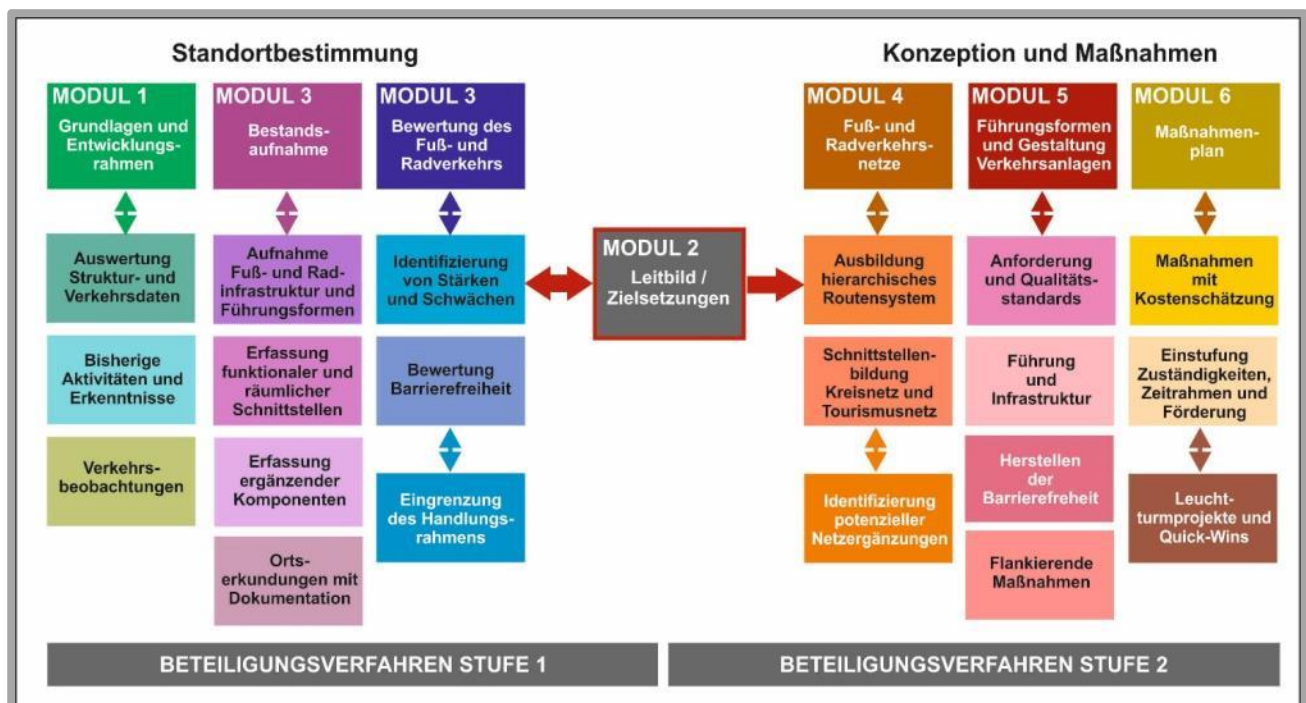


Abbildung 1-1: Projektstruktur und Projektinhalte

## 1.3 Regelwerke zur Fuß- und Radverkehrsplanung

### Regelwerk Fußverkehr

Maßgebliche Regelwerke für Fußverkehrsanlagen (auch Radverkehrsanlagen) veröffentlicht die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV). Diese formulieren entsprechende Grund- und Regelanforderungen an Fußverkehrsinfrastruktur in verschiedenen Richtlinien, Hinweisen oder anderen Formaten.

Zu einem zentralen Regelwerk für den Fußverkehr zählt die gültige Fassung der „Empfehlungen für Fußgängeranlagen“ (EFA) aus dem Jahre 2002. Auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse wurden darin Empfehlungen für die Gestaltung sicherer Fußverkehrsanlagen zusammengetragen. Diese sollen z.B.

- „hohe Verkehrssicherheit bieten,
- subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern,
- umwegfreie Verbindungen schaffen,
- leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen,
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren,
- gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen,
- durch ansprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen,
- soweit möglich Schutz vor ungünstiger Witterung bieten“ (EFA 2002:7)

Die aktuell gültige Fassung der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) formuliert ebenfalls Maßgaben für die Gestaltung der Infrastruktur für zu Fuß Gehende (z.B. die Aufteilung von Straßenraumflächen im Verhältnis von 30:40:30 – Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum oder die Mindest- oder Regelbreiten von Fußverkehrsanlagen).

Weitere Standardwerke mit Bezug auf den Fußverkehr sind die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA 2010) , die „Richtlinien für Fußgängerüberwege“ (R FGÜ 2001) sowie das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr (M WBF 2007). Ein besonderer Fokus dieses Projektes wurde auf das Thema Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes gelegt. Seitens der FGSV wurden 2011 die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) veröffentlicht, die zwar nicht den Rang der zuvor beschriebenen Richtlinien haben, dennoch eine Orientierung in dem komplexen Feld „Gestaltung barrierefreier öffentlicher Räume“ geben.

FGSV (Hrsg.) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
FGSV (Hrsg.) (2010): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
FGSV (Hrsg.) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
FGSV (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA)

FGSV (Hrsg.) (2001): Richtlinien für Fußgängerüberwege (R FGÜ)

FGSV (Hrsg.) (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr (M WBF)

Über die Richtlinien und Hinweise hinaus gibt es eine Reihe weiterer Planungsgrundlagen und Leitlinien für den Bereich Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes. Nachfolgend eine Auswahl, die mit in die Arbeiten eingeflossen sind:

Agentur Barrierefrei NRW (Hrsg.) (2021): Leitfaden zur Barrierefreiheit – Bauen für alle im Verkehrs- und Freiraum unter Berücksichtigung der DIN 18040-3

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (Hrsg.) (2020): Geh-rechtes Planen und Gestalten – Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr

Kohaupt B., Kohaupt J (2015): Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen: Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Köln: Verlagsgesellschaft Rudolf Müller GmbH & Co. KG

Zusammen mit den genannten Richtlinien und Hinweisen der FGSV bilden diese die Basis für die Konzeption der Bestandsanalyse, die Empfehlungen und letztlich die Maßnahmen dieses Konzeptes für den Fußverkehr.

## Regelwerk Radverkehr

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird im einschlägigen Regelwerk der FGSV und in der Best Practice von Radverkehrslösungen, die besonders vom Bund, von den Ländern und verschiedenen Verbänden und Institutionen veröffentlicht werden, erkennbar.

Die Entwurfsregelwerke, vor allem in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)<sup>2</sup>, den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) aber auch in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (kurz EFA) der FGSV spiegeln den Stand der Technik wider, der sich in Praxis bewährt hat. Sie sind für die Planung und den Neubau von Radverkehrsanlagen maßgeblich. Die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO 2020, rechtswirksam ab 9.11.2021) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO, Fassung 2021) sind das bundesweit verbindliche und allgemeingültige Regelwerk für das Verhalten im Straßenverkehr und für Mindestanforderungen z.B. an die Breiten und Ausbildung von Anlagen für den Rad- und Fußverkehr. Zuletzt wurden mit der StVO-Novelle 2020 und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift für den Radverkehr weitere Verbesserungen und Erleichterungen eingeführt.

---

<sup>2</sup> Derzeit wird an einer Neufassung der ERA gearbeitet, deren Ausgabe für 2024 erwartet wird

Allerdings sind verschiedene Vorschriften in der Fachwelt umstritten und seit längerem in einer intensiven fachlichen und politischen Diskussion, insbesondere die planerisch hemmenden Kriterien zur verkehrsrechtlichen Beurteilung einer Gefahrenlage (StVO § 45, Absatz 9).

Zur Anwendung der Radwegebenutzungspflicht bildete das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2010 (BVerwG 2010) gleichwohl einen Meilenstein in den Fragen der Zulässigkeit der Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht. Seitdem wird der Mischverkehr des Radverkehrs mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Fahrbahn auch als der Standardfall der Radverkehrsführung bezeichnet. Die Verkehrsaufsicht des Kreises Stormarn hat daraufhin die Radwegebenutzungspflicht auch auf vielen Straßen des übergeordneten Straßennetzes aufgehoben. In der Praxis ist der Mischverkehr in reiner Form vor allem auf weniger durch den Kraftfahrzeugverkehr belasteten Straßen mit niedrigem Geschwindigkeitsniveau künftig die übliche Führungsform.

Aktuelle Ergebnisse u.a. der Unfallforschung erweitern darüber hinaus kontinuierlich den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und Grenzen einer breiten Palette von Führungsformen des Radverkehrs ab.

Die wichtigsten Grundsätze der ERA 2010 sind:

- Radverkehrsnetze sind Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrenden erforderlich, oftmals auf der Fahrbahn, wenn die Voraussetzungen gemäß StVO erfüllt sind.
- In Erschließungs- und Wohnstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestelementen bei Radverkehrsanlagen, d.h. ausreichende Breiten inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die Radverkehrsführungen von Verkehrsteilnehmenden verstanden und akzeptiert werden.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die planerischen Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit. Für Radfahrende sind oftmals die Wartezeiten das subjektiv wichtigste Qualitätskriterium.

FGSV (Hrsg.) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

FGSV (Hrsg.) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

FGSV (Hrsg.) (2021): Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)

## 1.4 Aktueller Kenntnisstand in der Fuß- und Radverkehrsplanung

### Paradigmenwechsel in der Planung

In den Planungsgrundlagen der FGSV findet langsam ein Paradigmenwechsel statt – von einer autoorientierten Planung hin zu einer nahmobilitätsorientierten Planung, was durch folgenden Satz aus der RASSt (2006) unterstrichen wird: „Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (RASSt 2006).

Wenngleich die letzte RASSt noch aus dem Jahre 2006 stammt, wird auch da bereits die „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ für den Entwurfsvorgang von Straßenräumen formuliert, um die städtebauliche Bemessung im Einklang mit den spezifischen Nutzungsansprüchen vor Ort festzulegen. So soll vermieden werden, dass die Fußverkehrsinfrastruktur nur als „Restfläche“ fungiert, wie sie heute noch vielerorts angelegt ist.

In der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift ist dieser Paradigmenwechsel noch etwas verhaltener, aber mit entsprechendem Handlungsspielraum in der Praxis umsetzbar. Hier gilt dennoch – trotz Bewegungen zu einer Anpassung des Straßenverkehrsrechtes auf weitere Schwerpunkte wie Gesundheit, Klima- und Umweltschutz und städtebauliche Entwicklung in diesem Jahr (StVO-Reform oder die kommunale Initiative zu lebenswerten Städten) i.S. Sicherheit vor Verkehrsfluss – weiterhin, die Anforderungen des Kfz-Verkehrs zu berücksichtigen.

Agora Verkehrswende (2022): StVO-Reform im Überblick. Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung

### Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Barrieren sind sehr vielfältig und meinen nicht nur baulich-räumliche Hindernisse wie z.B. Unebenheiten, Borde oder Schwellen. Sie können auch eine mental-soziale Dimension haben und die eingeschränkte Wahrnehmbarkeit von Informationen (Akustik, Optik, Sprache) oder auch ein Unwohlsein bei Nutzung bestimmter Räume umfassen (z.B. Angsträume). Die Benutzung von Gehwegflächen für mobilitätseingeschränkte Personengruppen soll durch die Planung von hindernisfreien, taktilen und visuell abgegrenzten Gehwegen mit dem weitestgehenden Verzicht auf Richtungswechsel (bzw. im Bedarfsfall mit einer entsprechenden taktilen oder optisch gut wahrnehmbaren Markierung) gewährleistet werden (H BVA 2011).

#### Grundmaße

Das Grundmaß der Bewegungsfläche eines zu Fuß Gehenden beträgt in etwa 0,80m in der Breite und 2,0 m in der Höhe. Für die Begegnung zweier Fußgänger:innen wird ein Sicherheitsbereich von 0,20 m festgelegt. 1,80 m ist damit der minimale Gehbereich (= Verkehrsraum für Fußgänger:innen, = Bewegungsfläche) von zwei sich begegnenden, nicht mobilitätseingeschränkten Personen (RASSt 2006). Zusätzlich wird ein Sicherheitsabstand von 0,20 m zur Häuserwand bzw. einer Einfriedung angrenzender Grundstücke angesetzt. Zur Fahrbahnseite (meint auch zu Radwegen) muss ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,30 m eingeplant werden. Bei einer normal befahrenen Fahrbahn mindestens 0,50 m (RASSt 2006, EFA 2002). In anderen Bundeslän-

dem wird sogar ein Sicherheitsabstand von 0,65 m zur Fahrbahn vorgeschrieben (z.B. Hamburg). Die Mindestbreite eines Gehweges ergibt sich deshalb aus dem Bewegungsraum (1,80 m) und den beiden Sicherheitsräumen. Gemäß der EFA (2002) und RASt (2006) beträgt die Mindestgehwegbreite (inkl. Sicherheitsabständen) nach aktuellem Regelstand daher 2,50 m. Allerdings bezieht dieses Maß Begegnungen mobilitätseingeschränkter oder auch besonders sicherheitsbedürftiger Personengruppen nicht mit ein. Hier muss ein höherer Breitenbedarf angesetzt werden. Die Heterogenität dieser Gruppe lässt in Bezug auf Alter, Gesundheit und Zeitdruck kein einheitliches Maß zu. Schon eine Person mit Rollator oder Kinderwagen, erst recht aber eine sehbehinderte Person mit Führungsstock hat einen höheren Platzbedarf. Soll eine ungehinderte Begegnung zweier mobilitätseingeschränkter Personen erfolgen, wird in der H BVA eine Mindestbreite von 2,70m empfohlen, eher 3,00m (H BVA 2011).

Zusätzlich sind laut EFA (2002) im 200 - 500 m Umkreis von Schulen, Bahnhöfen und Einkaufsbereichen deutliche Mehrbreiten einzuplanen. So müssen laut geltender StVO z.B. auch Kinder bis zum 8. Geburtstag mit ihrem Fahrrad auf dem Gehweg fahren (mit Begleitung) – außer es ist ein baulich angelegter Radweg vorhanden. Für diese ausnahmsweise auf Gehwegen zugelassenen (untergeordneten) Fahrradfahrenden muss ein Verkehrsraum von mindestens 2,25 m Breite exklusive der oben beschriebenen Sicherheitsabstände angesetzt werden (RASt 2006).

In wenigen Fällen, können Abweichungen von den Mindestgehwegbreiten vorgenommen werden. Z.B. liegt bei Wohnwegen mit offenen bzw. niedrigen Einfriedungen die Mindestbreite bei insgesamt 2,10 m. Dieses Maß sollte bei straßenbegleitenden Gehwegen in angebauten Straßen in keinem Fall unterschritten werden (EFA 2002). Auch für Baustellenbereiche können Ausnahmen geltend gemacht werden.

Ist in den Verkehrsbereichen zu wenig Platz, um Fußverkehrsanlagen entsprechend der Mindest- oder Regelmaße anzusetzen, können nach der EFA (2002) folgende Schritte geprüft werden:

- Flächenreduzierung vom ruhenden Verkehr
- Fahrstreifenreduzierung und Prüfung des Einrichtungsverkehrs
- Prüfung einer Reduzierung der Fahrstreifenbreite bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsreduzierung
- Verzicht auf Radverkehrsflächen bzw. gesonderte Radverkehrsanlagen

Ist eine bauliche Erweiterung von Gehwegen darüber hinaus nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen sowie – sofern noch nicht vorhanden – muss mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gearbeitet werden. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen unterstützt werden.

### Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip

Um Mobilität für Personen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen zu ermöglichen, gilt bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes die Anwendung des Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzips, wonach Informationen zur sicheren Fortbewegung für mindestens zwei der drei Sinne Sehen (optisch), Tasten (taktil), Hören (akustisch) verfügbar sein sollten. Für Menschen mit einer Sehbehinderung müssen Informationen taktil wahrnehmbar gestaltet sein z.B. über Form, Material oder Oberflächenstruktur. Die DIN 32984 speziell zu Bodenindikatoren, DIN 18040-3 zu barrierefreiem Bauen in öffentlichen Räumen, DIN 18024-1 zu Ausstattung, Orientierung und Beleuchtung sowie die H BVA und RASt geben verbindliche Grundlagen dazu (siehe auch Bodenindikatoren). „Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrsanlagen und Grünanlagen sowie Zugänge zu öffent-

lichen Verkehrsmitteln und Grünanlagen müssen mit Orientierungshilfen (für Blinde und Sehbehinderte mit Bodenindikatoren nach DIN 32984) ausgestattet sein.“ (DIN 18024-1).

 <p>Aufnahme: GGR, Bargteheide</p>	<h3>Bedarfsknopf einer Lichtsignalanlage (LSA)</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>• Akustisches und visuelles Signal</li><li>• Ziel: Im gesamten Straßennetz gleiche akustische Taktungen für das Orientierungs- als auch Freigabensignal zu installieren</li><li>• „Schlafampeln“ als Sonderform einer Bedarfsampel oder das Ausschalten von Ampeln aus Energiespargründen ab einer bestimmten Uhrzeit sollte insbesondere im Umkreis von Seniorenheimen / Schulen aus Sicherheitsgründen vermieden werden</li></ul>
 <p>Aufnahme: GGR, Hamburg</p>	<h3>Querungsstelle nach Zwei-Sinne-Prinzip</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>• Differenzierte Bordhöhe im Zwei-Sinne-Prinzip</li><li>• Taktiles Leitsystem mit Bodenindikatoren</li><li>• Farbliche Abmarkierung</li></ul>



Abbildung 1-2: Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip

Bodenbelag / Zonierung / Bodenindikatoren

In der Regel orientieren sich blinde und sehbehinderte Menschen an vorhandenen „natürlichen Strukturen“, an Kanten, Belägen, Borden, Umgebungsgeräuschen o.ä. Wo diese nicht ausreichend vorhanden sind bzw. besonders gefährliche Situationen entstehen können (z.B. an Überquerungsstellen oder Haltestellen), sollten Bodenindikatoren verwendet werden.

In Deutschland werden zwei Strukturen von Bodenindikatoren genutzt: Rippen und Noppen. Die Rippenstruktur dient der Orientierung und Leitung, die Noppenstruktur soll erhöhte Aufmerksamkeit anzeigen. Bodenindikatoren sollten grundsätzlich sparsam eingesetzt werden, wo andere – natürliche städtebauliche - Strukturen nicht ausreichen. So können entlang zentraler Wege bspw. Pflasterlinien älterer Bausubstanz eingesetzt werden, die leichter in das vorhandene Straßenbild integrierbar sind. Wichtig hierbei ist, dass Haptik und Optik den Bewegungsraum des Fußverkehrs von anderen Seitenraumelementen unterscheiden. Zusätzlich wird empfohlen, keine allzu große Vielfalt an Gestaltungsvarianten in den unterschiedlichen Straßenräumen zu implementieren. Eine Einigung auf einen „stadtspezifischen Standard“ ist daher zu empfehlen.

Die Oberfläche von Gehwegen sollte durchgängig barrierefrei nutzbar sein, d.h. erschütterungsarme, berollbare, ebene und rutschhemmende Bodenbeläge aufweisen (DIN 18040-3). Unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit sind zunächst asphaltierte Oberflächen am besten geeignet. Diese sind allerdings in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz sowie Ästhetik für den Fußverkehr nicht zu bevorzugen. Stattdessen sind fugenarme Bodenbeläge (Gehwegplatten, geschliffene Pflastersteine) oder in begrünten Anlagen wassergebundene Decken zu bevorzugen.

 <p>Aufnahme: GGR, Hamburg</p>	<p>Fugenarmer Bodenbelag mit Bodenindikatoren</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rutschfeste Gehwegplatten</li> <li>• Bodenindikatoren mit Noppenstruktur</li> </ul>
 <p>Aufnahme: GGR, Lübeck</p>	<p>Zonierung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kopfsteinpflaster nicht per se abzulehnen (städtebauliche Qualität).</li> <li>• Alternative: Abgeschliffenes Kopfsteinpflaster („Flüsterkopfsteinpflaster“) oder Einrichten einer Zonierung</li> </ul>

 <p>Aufnahme: GGR, Lübeck</p>	<h3>Wegeführung in Grünanlagen</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>• Alternative zu Bodenindikatoren ohne Noppenstruktur: Leitsystem durch Pflastersteine</li><li>• In Grünanlagen oder von Grün umrahmte Wege sind wassergebundene Decken vorzuziehen</li></ul>
 <p>Aufnahme: © W. Märtens, Dahlenburg</p>	<h3>Mischflächen / Shared Space</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden</li><li>• Gehwegfrei, Verzicht auf Hochborde, weitgehender Verzicht auf Markierungen und Beschilderung, niedriges Fahrzeugtempo</li><li>• Recht zu Fuß Gehender in der Straßenmitte zu laufen nur bei Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (325.1 StVO) oder Fußgängerzone (342.1 StVO)</li></ul>

Abbildung 1-3: Bodenbelag/ Zonierung/Bodenindikatoren

### Längs- und Querneigung

Bezüglich der Neigungen von Gehwegflächen gibt es in den aktuell gültigen Planungsgrundlagen der EFA (2002), der RASSt (2006) und der H BVA (2011) unterschiedliche Angaben. Die zugrunde gelegte Längsneigung von Gehwegen variiert zwischen 3% und 6%. Angaben zu Querneigungen liegen bei maximal 2% bzw. 3%. Besonders herausfordernd können Grundstückszu- bzw. -einfahrten sein. So werden die Gehwegüberfahrten meist zu stark geneigt angelegt. Für Treppen wird ein beidseitiger Handlauf vorgeschrieben.


 <p>Aufnahme: GGR, Lübeck</p>	<h3>Rampe</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>• Barrierefreier Zugang zu einem Hauseingang</li></ul>
--	---

Abbildung 1-4: Rampen

Querungsanlagen

Für zu Fuß Gehende ist die Querung von Fahrbahnen die gefährlichste Situation im Straßenverkehr. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ist sie sehr herausfordernd. Deshalb müssen für Menschen mit sensorischen oder motorischen Einschränkungen geeignete Querungsstellen auf direktem Weg erreichbar und mindestens an allen Straßeneinmündungen vorhanden sein. Querungsstellen an Wegerouten von besonders hoher Relevanz für den Fußverkehr (im Folgenden: Qualitätsrouten bzw. Hauptrouten) sollten stets den Fußgänger:innen Vorrang gewähren.

 <p>© Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V., Wendelin Mühr</p>	<p><b>Lichtsignalanlage (LSA, Ampel)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorrang für zu Fuß Gehende</li> <li>• Geeignet bei hoher Verkehrsbelastung und -geschwindigkeit, unregelmäßiger Querungsbedarf.</li> <li>• kurze Wartezeiten (ca. 7. Sek) nach Bedarfsanmeldung erhöhen Attraktivität und Sicherheit.</li> <li>• „Schlafampeln“ als Sonderform einer Bedarfsampel (oder das Ausschalten von Ampeln aus Energiespargründen ab einer bestimmten Uhrzeit) sollte im Umkreis von Seniorenheimen aus Sicherheitsgründen weitestgehend vermieden werden.</li> <li>• Wichtig: Barrierefreier Zugang</li> </ul>
 <p>Aufnahme: © W. Märtens, Buchholz</p>	<p><b>Fußgängerüberweg (FÜW, Zebrastreifen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorrang zu Fuß Gehende</li> <li>• Geeignet bei mittlerer Kfz-Belastung und -geschwindigkeit</li> <li>• Zusätzlich zur Beschilderung kann die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr durch Fahrbahnmarkierungen, Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen oder Mittelinseln erhöht werden</li> <li>• Wichtig: Barrierefreier Zugang</li> </ul>
 <p>Aufnahme: © W. Märtens, Buchholz</p>	<p><b>Aufpflasterung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorrang zu Fuß Gehende</li> <li>• Geeignet bei geringer Kfz-Belastung und -geschwindigkeit</li> <li>• Gut geeignet für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Nebenstraßen - auch bei Fahrradstraßen, kombinierbar mit Fahrbahneinengung</li> <li>• Wichtig: Barrierefreier Zugang</li> </ul>



 <p>Aufnahme: © W. Märtens, Hamburg</p>	<h3>Mittelinseln / Querungshilfe</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ohne Vorrang für den Fußverkehr</li><li>• Geeignet bei mittlerer bis hoher Verkehrsbelastung und -geschwindigkeit</li><li>• Dabei Einengung der Fahrbahn möglich und damit Maßnahme der Verkehrsberuhigung und Aufwertung des Stadtbildes (bei entsprechender Gestaltung)</li><li>• Wichtig: Barrierefreier Zugang</li></ul>
 <p>© Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. Wendelin Mühr</p>	<h3>Differenzierte Bordhöhe</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bordsteinabsenkungen in Wohngebieten an Knotenpunkten und / oder als Bestandteil von Querungshilfen</li></ul>


Abbildung 1-5: Querungsanlagen

### Haltestellen und Sitzgelegenheiten

Haltestellen für Bus- und Bahnverkehr sollen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nach § 8 Abs. 3 PBefG barrierefrei gestaltet werden. Dazu gehört neben der Integration eines taktilen Leitsystems nach DIN 32984, kontrastreiche visuelle Gestaltung nach DIN 32975 auch das Zurverfügungstellen von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten.

Sitzgelegenheiten sind nicht nur bei den ÖPNV-Haltestellen relevant. Auf den sogenannten Hauptrouten des Fußverkehrs wird in den H BVA empfohlen, mindestens alle 300 m eine Sitzgelegenheit anzubieten (Bank oder andere Gelegenheiten). Diese dürfen jedoch nicht in der Bewegungsfläche des Fußverkehrs angebaut werden, sondern werden im Seitenraum platziert.

 <p>Aufnahme: © W. Märtens, Dahleburg</p>	<h3>Haltestelle</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>• Witterungsschutz</li><li>• Leitsystem</li><li>• Sitzgelegenheit</li><li>• Raum zum Ein-/ und Ausstieg</li><li>• Wichtig: Barrierefreier Zugang</li></ul>
--	---

	<h3>Sitzgelegenheiten</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>• Alle 300 m an besonders relevanten Wegeverbindungen</li><li>• Bänke mit Rückenlehnen sind zu bevorzugen</li><li>• Sollte nicht in Bewegungsfläche des Fußverkehrs eingreifen</li><li>• Bei Platzmangel oder aufgrund gestalterischer Vorzüge können auch informelle Gelegenheiten oder Klappsitze wie z.B. unter: <a href="https://www.klappsitz.de/de/anwendungen/stadtmobiliar/stadtmobiliar.php">https://www.klappsitz.de/de/anwendungen/stadtmobiliar/stadtmobiliar.php</a> angewendet werden</li><li>• Wichtig: Barrierefreier Zugang</li></ul>
---	---

Aufnahme: GGR, Lübeck

Abbildung 1-6: Haltestellen und Sitzgelegenheiten

### Beleuchtung

Eine ausreichende Ausleuchtung der Fuß- und Radwege ist ein wichtiges ergänzendes Element der Barrierefreiheit und trägt auch zur Nutzungsakzeptanz von Wegeverbindungen bei. Die erforderlichen Beleuchtungsstandards sind vor allem in der DIN EN 13201 festgelegt. Weitere Normen für die Beleuchtungsgestaltung sind die DIN 67528 „Beleuchtung von öffentlichen Parkbauten und öffentlichen Parkplätzen“ und die DIN 67523 „Beleuchtung von Fußgängerüberwegen mit Zusatzbeleuchtung“. Übergeordnete Anforderungen an die Beleuchtung sind:

- Optimale Beleuchtungsstärke,
- gleichmäßige Flächenausleuchtung,
- Vermeidung von Schattenbildungen und Blendwirkungen,
- angenehme Lichtfarbe

### **Bedeutung der Attraktivität der Wegegestaltung**

Wissenschaftliche Studien zeigen auf wie wichtig eine attraktive Wegegestaltung für die aktive Form der Fortbewegung ist. Personen, die in attraktiven Gegenden wohnen, gehen häufiger zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad und leben damit klimafreundlicher und gesünder (mental und körperlich), was auch das Stadtklima und die Gesundheit der Gesamtbevölkerung positiv beeinflusst (vgl. Wild & Woodward 2019, siehe auch Baumgart & Rüdiger 2022). Zur Attraktivität der Wohnumgebung zählen Aspekte wie Sicherheit, Grünanteil, Möglichkeiten sich auszuruhen (Sitzgelegenheiten), fußläufige Distanzen zu zentralen Infrastrukturangeboten aber auch Aspekte wie ansprechende Stadt- und Straßenraumgestaltung, geringe Lärm- und Feinstaubbelastung, Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine niedrige Kfz-Verkehrsbelastung gehören dazu.

## Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Dafür sind bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen, insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr,
- mindestens Regelbreite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht.

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASt 2006 und ERA 2010 im Regelfall ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist, um den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht zu werden. Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA 2010 ebenfalls Hinweise.



Abbildung 1-7: Vom Gehweg taktil wahrnehmbar, baulich getrennter Radweg

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 oder 241 StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist (vgl. BVerwGer 2010, siehe oben). Nach der gültigen Neufassung der VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen. Diese müssen sich demnach bei höherem Fußverkehrsaufkommen z. B. in Einzugsbereichen von Schulen oder in Geschäftsbereichen am tatsächlichen Bedarf orientieren.



Abbildung 1-8: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht mit Verkehrszeichen beschilderte Radwege Bestand haben, insbesondere nach Aufhebung der Benutzungspflicht und Entfernen der zugehörigen Verkehrszeichen. Radfahrende können sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt besonders in Frage

- in Straßen mit vorhandenem baulichen Radweg, für die eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist,
- in Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen aber nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, für die zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrenden aber z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.

Nicht benutzungspflichtige Radwege müssen baulich angelegt und für die Verkehrsteilnehmer durch ihren Belag erkennbar sein. Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung mit Fahrradpiktogrammen.

Auch nicht benutzungspflichtige Radwege unterliegen der Verkehrssicherungspflicht. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen und ggf. deren Einfärbung zu verdeutlichen.

Generell ist die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb insbesondere auf Vorfahrtstraßen mit stärkerem Kfz-Verkehr. Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird aber auch hier an Bedeutung gewinnen und kann unter Umständen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Dabei sollte der Standard dieser Radverkehrsanlagen sich weiterhin nach den Anforderungen der Regelwerke richten. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Zweirichtungsradwege gehören außerorts zum Regelstandard, sind aber innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn diese mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet sind. Gemäß aktueller StVO-Novelle kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ erfolgen. Für Zweirichtungsradwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite.

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radfahrende aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlichen Beschilderung auch entsprechende Einfärbungen und Markierungen auf den Radverkehrsfurten an.



Abbildung 1-9: Beispiel für einen Zweirichtungsradweg

## Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) markierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrende. Die Bestimmungen der VwV-StVO enthalten für Radfahrstreifen keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen breiter ausgebildet werden als das Regelmaß oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich. Die Mindestbreite gemäß StVO liegt bei 1,50 m.

Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrenden und Radfahrenden, vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten bei einer entsprechenden Gestaltung die Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsführung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu den Kraftfahrzeugen.



Aufnahme: PGV Hannover, Singen

Abbildung 1-10: Radfahrstreifen mit markiertem Sicherheitstrennstreifen

### Schutzstreifen

Schutzstreifen sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Verhältnis Strich/Lücke 1:1) ein „optischer Schonraum“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot.

Ein Befahren von Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr ist – anders als bei Radfahrstreifen – bei Bedarf (z. B. beim Ausweichen von Gegenverkehr) erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse (sog. „Kernfahrbahn“) abgewickelt werden, die deshalb mindestens so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.



Aufnahme: PGV Hannover, Hannover

Abbildung 1-11: Beidseitige Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz

Weitere Empfehlungen für Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei Kfz-Stärken von über 10.000 Kfz/24 Std. angelegt werden, wenn die Anlage von regelkonformen Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Eine Obergrenze von 1.000 Lkw/Tag sollte aber beachtet werden (vgl. RASSt 2006).
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,75 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden.
- Schutzstreifen sollen eine Breite von mindestens 1,50 m haben. Das Mindestmaß von 1,25 m ist zwar in der aktuellen VwV-StVO enthalten, sollte jedoch nicht zur Anwendung kommen, da eine Schutzwirkung dann faktisch kaum noch gegeben ist.
- Bei angrenzenden Parkständen kann die Verkehrssicherheit mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen neben 2,10 bis 2,30 m breiten Parkständen besonders unterstützt werden.
- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation in Höhe der Mittelinsel unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung mit Furtmarkierungen fortzuführen; regelmäßige Roteinfärbungen sind z. B. empfehlenswert, wenn in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde Schutzstreifen ein neues Element zur Radverkehrsführung sind.
- Schutzstreifen sind entsprechend den Praxiserfahrungen in regelmäßigen Abständen von etwa 25 m mit dem Radfahrerpiktogramm. Roteinfärbungen im Streckenbereich sollten nur dann vorgenommen werden, wenn diese eine örtliche Gefährdungssituation verbessert.

Nach der StVO-Novelle 2013 gilt ein grundsätzliches Parkverbot auf Schutzstreifen, die mit der StVO-Novelle 2020 auf ein Halteverbot ausgeweitet wurde.



Abbildung 1-12: Beginn eines einseitigen Schutzstreifens

## Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit Benutzungspflicht (Z 240) kommt innerorts nur dann in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist, die Benutzungspflicht aber unverzichtbar erscheint. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO jedoch nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen. Radfahrende haben keinen Vorrang, die Fußgänger müssen sie aber durchfahren lassen. Radfahrende müssen auf Fußgänger Rücksicht nehmen. Besonders verbreitet ist diese Führungsform im Außerortsbereich bzw. bei den zwischenörtlichen Radverbindungen.



Abbildung 1-13: Gemeinsamer Geh- und Radweg

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht auf dem Gehweg eröffnet. Radfahrende dürfen grundsätzlich nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren und müssen ggf. warten, Fußgänger haben in jedem Fall Vorrang. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Bordsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.

Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrenden, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen. Auch die Kombination der Lösungen Gehweg, Radfahrende frei und Schutzstreifen auf der Fahrbahn hat sich bewährt, weil unterschiedliche Nutzergruppen sichere und anspruchsgerechte Führungen vorfinden.

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich.

## Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten

Die Realisierung durchgängiger Radverkehrsführungen stellt sich an Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen in der Praxis oft schwierig dar. Bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig Sicherheitsprobleme auftreten, die mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr zusammenhängen. Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist der Vorrang der Radfahrenden gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch gute Erkennbarkeit der Radverkehrsfurten und der Sichtbeziehungen zu verbessern. Diesen Grundsätzen trägt die VwV-StVO Rechnung und bestimmt die sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des abbiegenden Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RAST 2006, ERA 2010 und StVO hier u. a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten.

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an Knotenpunkten mit LSA sind für die Radverkehrsführungen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr automatisch den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden. Radwege sollen daher möglichst rechtzeitig (d. h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz ist in diesem Bereich zu unterbinden.

Bei Teilaufpflasterungen von Einmündungen untergeordneter Straßen verläuft der Radweg als „Radwegüberfahrt“ auf dem Niveau der angrenzenden Gehwege über die Knotenpunktzufahrt. Die Aufpflasterung verbessert von den angrenzenden Fahrbahnflächen aus die Wahrnehmbarkeit, verdeutlicht die Vorfahrt des Radverkehrs und wirkt geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anramnungen so ausgebildet werden, dass die Kraftfahrer/innen ihr Tempo drosseln müssen (z. B. Neigung 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen die verbesserte Sicherheit der Radfahrenden.



Abbildung 1-14: Radwegüberfahrt im Einmündungsbereich

Kleine Kreisverkehre (Außendurchmesser bis ca. 40 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrende hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges in den Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

## Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Für attraktive Verbindungen des Radverkehrs abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Grundsatz ist hier der Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Werden bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrenden durch diese Maßnahmen möglichst nicht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z. B. Sackgassen, Diagonalsperren) bauliche Durchlässe geschaffen oder Radfahrende ausgenommen werden,
- bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterung, Versatz) so angelegt werden, dass Radfahrende allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden und ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

Fahrradstraßen sind eine Sonderform des Mischverkehrs in Erschließungsstraßen. Als Sonderweg für Radfahrende ausgewiesen, genießen Radfahrende bei dieser Lösung Priorität gegenüber dem Kfz-Verkehr, wenn dieser zugelassen ist, und können auch nebeneinander fahren. Der Kfz-Verkehr muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrenden anpassen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge wie in Tempo 30-Zonen grundsätzlich 30 km/h, sodass es keiner zusätzlichen Beschilderung für die Geschwindigkeitsbegrenzung bedarf. Zudem kann an Knotenpunkten mit Rechts-vor-Links-Regelung alternativ ein Vorrang für die Fahrradstraße eingerichtet werden (mit vorfahrtgebender Beschilderung und Markierung).



Aufnahme: PGV Hannover, Hannover

Abbildung 1-15: Baulich gestaltete Einbahn- und Fahrradstraße

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Haupttrouten des Radverkehrs dar. Sie können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen. Gleichwohl können Ein- oder Umbauten zur notwendigen Ordnung des ruhenden Verkehrs und Herausbildung einer geradlinigen Fahrgasse beitragen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr.

Um das gleichzeitige Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrenden sicher zu ermöglichen, sollte die Fahrgasse von Fahrradstraßen im Regelfall 4,00 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 m) betragen. In diesem Fall sind außerdem ausreichend Sicherheitsabstände zum Überholen eines Radfahrenden oder zum Begegnen eines Radfahrenden mit einem Pkw vorhanden. Eine bundesweit einheitliche Gestaltung gibt es bisher nicht; allerdings haben einige Kommunen Gestaltungsvorgaben festgelegt. Die Sicherheitstrennstreifen sind durch Markierungen zu kennzeichnen, unterstützt durch Piktogramme, die den Radfahrweg kennzeichnen.<sup>3</sup> Analog zu den Tempo 30-Zonen können in Ergänzung zu den *Fahrradstraßen* nach der StVO-Novelle 2019 in Zukunft auch Fahrradzonen angeordnet werden.

Einbahnstraßen verhindern häufig die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für Radfahrende im Erschließungsstraßennetz. Radfahrende werden dann entweder auf konfliktreiche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung. Forschungsarbeiten zeigen, dass sich eine Öffnung von Einbahnstraßen für entgegen gerichteten Radverkehr im Regelfall weder in Bezug auf die Verkehrssicherheit nicht negativ auswirkt. Auftretende Sicherheitsprobleme mit gegenläufigem Radverkehr treten auf niedrigem Niveau noch am ehesten an Einmündungen und Kreuzungen auf und stehen oftmals in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen insbesondere durch parkende Kfz. Die Öffnung von Einbahnstraßen gehört mittlerweile zu den Standardinstrumenten der Radverkehrsplanung.

### Weitere Instrumente aus der StVO-Novelle 2020

Mit der StVO-Novelle wird ein Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und von 2 m außerorts für das Überholen von Radfahrenden durch Kfz festgeschrieben. Bisher schreibt die StVO lediglich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vor. Außerdem können die Straßenverkehrsbehörden zukünftig, z. B. an Engstellen, ein Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (u. a. Fahrrädern) für mehrspurige Kraftfahrzeuge anordnen. Hierfür wird ein neues Verkehrszeichen eingeführt. Mit der StVO-Novelle gibt es die bestehende Grünpfeilregelung jetzt auch exklusiv für Radfahrende, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen.



Abbildung 1-16: Neue StVO-Beschilderung Grünpfeil für den Radverkehr und Überholverbot von Zweirädern

<sup>3</sup> Schläger, N. et al.: Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen in: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer, Forschungsbericht Nr. 41. Berlin, 09/ 2016

## 1.5 Qualitätsstandards für Fuß- und Radverkehrsanlagen

Grundlage für die Definition der Qualitätsstandards für das Fuß- und Radverkehrssystem der Stadt Bargteheide sind neben dem aktuellen Stand der StVO mit der Verwaltungsvorschrift VwV und der Berücksichtigung einzelnen DIN vor allem die nachstehenden Regelwerke (siehe auch Kap. 1.3), in denen der aktuelle Stand der Technik dargelegt ist:

- Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008),
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006),
- Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA 2002),
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011),
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),
- Hinweise zum Fahrradparken (Ausgabe 2012),
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (RiLSA 2015),
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021).

### Standards für die Radverkehrsplanung

Der Entwurf von Radverkehrsanlagen muss insbesondere die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufs gewährleisten und ggf. verbessern. Die sich daraus ergebenden Anforderungen sind in den folgenden Tabellen zusammengefasst.

Tabelle 1-1: Entwurfsanforderungen für Verkehrssicherheit (ERA 2010, Tab. 4)

Anforderung	Umsetzung
<b>Verkehrssicherheit des Radverkehrs</b>	
<b>objektive Verkehrssicherheit</b>	Wahl von Führungsformen mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit /(Transparenz)
	Gewährleistung guter Sichtverhältnisse (Sichtfelder der Verkehrsteilnehmer), Erkennbarkeit der baulichen Gegebenheiten und ortsfester Beleuchtung
	Bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko wie z. B. ausreichende Griffigkeit, Vermeidung von Rillen und Kanten, Absturzsicherung
	Berücksichtigung der Voraussetzungen für einen qualitativ guten Erhaltungs- und Betriebszustand
<b>subjektive Verkehrssicherheit</b>	Vermeidung von Situationen, in denen sich der Nutzende gefährdet oder überfordert fühlt
	Wahl von Führungsformen mit geringer Abhängigkeit vom Verhalten anderer

Tabelle 1-2: Entwurfsanforderungen für Verkehrsablauf (ERA 2010, Tab. 4)

Anforderung	Umsetzung
<b>Qualität des Verkehrsablaufs im Radverkehr</b>	
<b>Berücksichtigung unterschiedlicher Geschwindigkeiten</b>	Ermöglichen von Überholungen
	Minderung möglicher Störeinflüsse
<b>Minimierung des Kraftaufwandes</b>	Oberflächen mit geringem Rollwiderstand
	Minimierung von Umwegen
	Minimierung vermeidbarer Steigungen
	Minimierung von Halten an Überquerungen und Lichtsignalanlagen
<b>Minimierung von Zeitverlusten</b>	Optimierte Gestaltung von Knotenpunkten und Überquerungsstellen
	Optimierte / angepasste Signalisierung für den Radverkehr
	Gewährleistung aller Fahrbeziehungen an den Knotenpunkten

Qualitätsstandards, die unmittelbar dem Entwurf der Radverkehrsanlagen mit unterschiedlichen Führungsformen zuzuordnen sind, enthält auch das Kapitel 1.4 Aktueller Erkenntnisstand zur Radverkehrsführung.

Im Folgenden wird der aktuelle Stand der Technik zur Radverkehrsführung dargestellt. Die Aussagen bilden eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen für das Radverkehrskonzept der Stadt Bargteheide.

Die Breite von Radverkehrsanlagen ist eines der wichtigsten Kriterien zur Beurteilung der Qualität und Sicherheit einer Radverkehrsführung, insbesondere ist sie auch sehr raum- und kostenwirksam. Die Grundlage für die Ausbildung der Führungsformen bilden die Festlegungen der Netzhierarchie im kommunalen Radverkehrsnetz. Die unterschiedlichen Breiten hängen von der gewählten Führungsform und der Ortslage ab. In der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption „Fahrradfreundliches Stormarn“ werden in Kapitel 5.2 ausführlich die Vorauswahl der Führungsformen, Radverkehrsführungen inner- und außerorts, Maßnahmen in Ortsdurchfahrten und auch Anforderungen bei der Nutzung landwirtschaftlicher Wege behandelt.<sup>4</sup>

Die Vorgaben zur Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Sie bilden die Werte der Regelwerke ab und sind im Übrigen mit den Vorgaben im Radverkehrskonzept für den Kreis Stormarn kompatibel.

<sup>4</sup> [https://www.kreis-stormarn.de/files/kreis/fachbereiche/bau/radverkehr/Endbericht%20Fortschreibung%20Radverkehrskonzeption%20Fahrradfreundliches%20Stormarn\\_0623.pdf](https://www.kreis-stormarn.de/files/kreis/fachbereiche/bau/radverkehr/Endbericht%20Fortschreibung%20Radverkehrskonzeption%20Fahrradfreundliches%20Stormarn_0623.pdf)

Art RVA	Basis-Standard ERA 2010 [ERA 2022]	Radvorrang- route H RSV	z. Vgl. StVO [mind.]
Einrichtungsrادweg	≥ 2,00 m	2,50 m	2,00 [1,50] m
Zweirichtungsrادweg, eins.	≥ 3,00 m	3,00 m	2,40 [2,00] m
Schutzstreifen	≥ 1,50 m	2,00 m	≥ 1,25 m
Radfahrstreifen (inkl. Ik. Breitstrich)	1,85 [2,25] m	2,75 m	1,85 [1,50] m
Geh-/Radweg (1-Ri), io	≥ 2,50 m	3,00 m	≥ 2,50 m
Geh-/Radweg (2-Ri), io	≥ 2,50 m	> 3,00 m	≥ 2,50 m
Begl. Geh-/Radweg (2-Ri), ao	≥ 2,50 m	3,50 m	2,40 [2,00] m
Wirtschaftsweg (mit Ausweichst.)	4,00 m	4,50 m	-

Tabelle 1-3: Breitenmaße für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach StVO und Regelwerken

In Tabelle 1-3 werden die angestrebten Regelbreiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RAST 2006 und ERA 2010 aufgeführt, wobei im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei höheren Radverkehrsbelastungen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung (z. B. Parkierungsstreifen) auch größere Breiten erforderlich werden können.

Radverkehrsanlagen sollen je nach Einstufung in der Netzhierarchie ausgeführt werden. Die Regelbreite nach ERA 2010 ist im Zweifel grundsätzlich insbesondere bei Neubaumaßnahmen der gültige Mindeststandard (keine Mindestwerte nach VwV-StVO ansetzen), dessen Einhaltung auch Fördervoraussetzung ist. Deren Einhaltung ist bei Neuanlagen und Umgestaltungen zudem wegen der Zunahme von Pedelecs und Lastenfahrrädern von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u.U. erheblichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

## Standards für den Fußverkehr

Aufbauend auf dem Erkenntnisstand zum Thema Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit in öffentlichen Räumen (Kapitel 1.4) werden im Folgenden Qualitätsstandards für den Fußverkehr zusammenfassend abgeleitet, die es gilt auf besonders relevante Routen des Fußverkehrs („Qualitätsrouten“) prioritär anzuwenden.

Tabelle 1-4: Qualitätsstandards für den Fußverkehr

<p><b>Barrierefreie, sichere und durchgehende Führung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehbereich (2,40 m für den Begegnungsfall mobilitätseingeschränkter Personen) von Hindernissen, wie z.B. Mülleimer, Kundenstopper, parkende und haltende Kfz freigehalten</li> <li>• Vermeidung von Sondernutzungen im Gehbereich, Markierung bei Bedarf</li> <li>• Bordhöhen von 3cm oder differenzierte Bordhöhen (Nullabsenkung und 6cm) an Querungen einrichten</li> <li>• Querungsmöglichkeiten mit Vorrang für zu Fuß Gehende (im Nebenstraßennetz durch Aufpflasterungen nach einem einheitlichen Standard)</li> <li>• Flächendeckender Einsatz taktiler Leitelemente (möglichst Verwendung einheitlicher Materialien) – bei Bereichen mit erhöhtem Sicherheitsbedarf Verwendung von Bodenindikatoren</li> <li>• LSA mit Vibrationstastern und einheitlich akustischen Signalen ausstatten, gänzlich Ausschalten in der Nachtphase (Alternative: Schlafampeln) vermeiden</li> <li>• Geringe Quer- und Längsneigung: 2 Prozent bzw. 3 Prozent umsetzen</li> <li>• Bei Grundstückszu- oder einfahrten muss der Vorrang des Fußverkehrs auf dem Gehweg baulich und optisch signalisiert werden ohne zu starke Querneigung der Gehwegüberfahrten</li> <li>• Intuitive Wegeführung durch einheitliche Routenbeschilderung des Fußverkehrs ähnlich der Radverkehrsführung umsetzen</li> <li>• Schulwege im Straßenraum kennzeichnen</li> </ul>
<p><b>Gute, möglichst feste Beläge</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stolperfreie Gehwege mit einem festen, griffigen, ebenen und fugenarmen Belag einrichten</li> <li>• Oberflächenqualität unabhängig der Witterungsbedingungen sichern</li> <li>• Ortstypischer Gestaltungsmerkmale berücksichtigen</li> <li>• Möglichst einheitliche Materialien verwenden</li> <li>• Bei vegetationsreichen Wegen ist eine wassergebundene Decke aus ökologischen Aspekten anzustreben</li> <li>• Klima- und Umweltschutz beachten</li> </ul>
<p><b>Beleuchtung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Insbesondere bei eigenständigen Fußwegen ausreichende Beleuchtung sicherstellen (Berücksichtigung entsprechender DIN – DIN EN 13201, DIN 5044, DIN 67523, DIN 18024-1)</li> <li>• Schatten- und Dunkelfelde vermeiden</li> </ul>

<p><b>Ausreichende, regelkonforme Abmessungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestbreiten von 2,7 – eher 3,0m sicherstellen - bei intensiver Seitenraumnutzung &gt;3,0m, insbesondere im Umkreis von 200-500m von Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen und Bahnhof</li> <li>• Wenn dies nicht möglich ist, sollten Schritte nach EFA 2002 (Kapitel 1.4) geprüft werden</li> </ul>
<p><b>Möglichst Trennung von Fuß- und Radverkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinsam geführte Geh- und Radwege sowie Gehweg „Radfahrer frei“ vermeiden</li> <li>• Bauliche Abgrenzung zwischen getrenntem Geh- und Radweg von 30cm aus taktil erfassbaren und kontrastierenden Trennstreifen (möglichst Verwendung einheitlicher Materialien) sicherstellen</li> </ul>
<p><b>Attraktive Wegeführung („Ambiente“)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorhandene Wegebegrünung sichern und bei Möglichkeit erweitern</li> <li>• Verkehrsberuhigung forcieren</li> <li>• Sitzgelegenheiten (Sitzbank, Klappsitze oder informelle Möglichkeiten) in Abständen von max. 300m außerhalb des Gehbereichs einrichten und pflegen sowie einen barrierefreien Zugang sicherstellen</li> <li>• Öffentlich zugängliche Sanitäranlagen einrichten und markieren (in Park- und Freizeitanlagen nach DIN 18024-1 zwingend)</li> </ul>
<p><b>Pflege, Unterhaltung und Winterdienst</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige Gehwegreinigung inkl. Heckenrückschnitt sowie Leerung von Mülleimern</li> <li>• Winterdienst / Laubbeseitigung</li> <li>• Systematische Überprüfung auf Mängel (Kartierung)</li> </ul>

## 1.6 Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörde

Im übergeordneten Straßennetz im Bargteheider Stadtgebiet gibt es mit den Landesstraßen L82 und L89 und einigen Kreisstraßen verschiedene klassifizierte Straße, die auch regionale Verbindungsfunktionen übernehmen. Für die Gestaltung diese Straße und die damit verbundene Radführung sind als Straßenbaulastträger das Land Schleswig-Holstein (vertreten durch den LBV.SH) und der Kreis Stormarn zuständig. Das Radverkehrskonzept kann hier also nur Empfehlungen aussprechen, die dann mit den zuständigen Stellen abgestimmt werden müssen. Ebenso verfügt die Stadt Bargteheide, anders als die benachbarte Stadt Ahrensburg, über keine eigene Verkehrsbehörde. Verkehrsrechtliche Anordnungen erfolgen in der Regel über Verkehrsbehörde des Kreises Stormarn. Auch daraus ergeben sich ggf. eingeschränkte Handlungsspielräume.

## 2 Beteiligung

### 2.1 Verfahrensübersicht

Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung bzw. des Themenbereiches Mobilität wurde eine breite Beteiligung sowohl maßgebender Akteur:innen und Entscheidungsträger:innen als auch von Interessenträger:innen und der Öffentlichkeit als ein fester Baustein in das Nahmobilitätskonzept aufgenommen.

Da die Spielräume einer direkten Einflussnahme auf die Mobilität und das Verkehrsverhalten durch die Stadt Bargteheide begrenzt sind, ist es umso wichtiger, gegenüber der Öffentlichkeit und Stakeholdern als Impulsgeber, Motivator und Aktivator aufzutreten. Eine gezielte und umfassende Öffentlichkeitsarbeit kann dafür sorgen, Eigeninitiative und Kooperationen zu fördern und die Akzeptanz von umgesetzten Maßnahmen zu verbessern. Emotionale Bindungen und subjektive Einschätzungen spielen bei einer nachhaltigen, Klimaschutz-orientierten Mobilität eine große Rolle. Die Bevölkerung und weitere potenzielle Akteur:innen sind daher mit ihren Wünschen, Erwartungen und Vorbehalten „mitzunehmen“. Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind dabei die wichtigen Stellschrauben, Unterstützung und Engagement sukzessive aufzubauen und dauerhaft zu etablieren. Eine konsensorientierte Erarbeitung des Planwerkes trägt wesentlich zur Akzeptanz der Ergebnisse und ihrer späteren Umsetzung bei. Nur so können Verhaltensänderungen erreicht werden und eine neue „Mobilitätskultur“ entstehen.

Neben den eingebundenen Gremien der kommunalen Selbstverwaltung wurden zur Begleitung des Nahmobilitätskonzeptes folgende Beteiligungsformate eingesetzt:

- Regelmäßige Abstimmung mit der Stadtverwaltung,
- Fahrradgipfel 2021,
- öffentliche Online-Befragung zur Bestandssituation,
- Abstimmung mit den Gutachterbüros zur Bahnhofsentwicklung und zum integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Innenstadt (ISEK)
- Workshops mit der AG Radverkehr und der AG Menschen mit Behinderungen,
- ein Bürgerforum.

Die beiden AGs bilden wichtige Schnittstellen zwischen den politischen Gremien und der Stadtverwaltung und haben sich in die Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes intensiv und konstruktiv eingebracht. Es war außerdem für den Prozess von Vorteil, dass insbesondere in der AG Radverkehr in den vergangenen Jahren bereits Analysen durchgeführt und Anregungen zur Beseitigung von Defiziten erarbeitet wurden. Diese Vorarbeiten wurden im vorliegenden Konzept mit berücksichtigt.

Um möglichst große Teile der Bevölkerung zu erreichen und einen permanenten Informationsfluss sicherzustellen, wird auf der Internetseite der Stadt Bargteheide unter der Rubrik „Radeln in der Stadt“ über Inhalte und Beteiligungsschritte zum Nahmobilitätskonzept informiert. Zusätzlich erfolgt eine Pressearbeit mit Schwerpunkt auf die Bewerbung der öffentlichen Beteiligungsformate.

Als zusätzlicher Input wurden außerdem die Ergebnisse des im Sommer 2021 veranstalteten Fahrradgipfels und aus dem bisherigen Beteiligungsprozess zum ISEK und mit einbezogen. Bei den öffentlichen Veranstaltungen war das Gutachterteam direkt mit vertreten.

## 2.2 Online-Befragung



Um die Bevölkerung aktiv in die Bestandsanalyse und Bewertung der aktuellen Verkehrssituation mit einzubinden, wurde im Frühjahr 2022 unter Mitwirkung des Büros TETRAEDER eine Online-Befragung durchgeführt. Die Bewerbung erfolgte über das Internet, die Presse und ausgehängte Plakate. Die Teilnehmenden konnten Beiträge abgeben und in einer Karte räumlich verorten sowie zusätzliche Fragen zum Fuß- und Radverkehr beantworten.

Insgesamt besuchten fast 800 Personen die Befragungsseite im Internet, insgesamt wurden etwa 550 Beiträge und Kommentare abgegeben. Aus den Ergebnissen konnte ein guter Abgleich mit den Erkenntnissen der gutachterlichen Bestandsaufnahme und den Ortsbesichtigungen vorgenommen werden. Beim Teilnehmendenkreis dominierten die Altersgruppen 30 bis 49 Jahre mit etwa 45% und über 64 Jahre mit knapp 25%. Die Altersgruppe unter 30 Jahre war mit 10%, wie übrigens bei vielen Umfragen zur Mobilität, unterrepräsentiert. Fast 80% der Teilnehmenden hatten ihren Wohnort in

Bargteheide, rund 10% in der Nachbargemeinde Hammoor und weitere 10% in anderen Orten im Umland von Bargteheide.

eingetragene Ideen	397
Ideen Likes	0
eingetragene Kommentare	155
Kommentare Likes	0

### Gesamtzugriffsstatistik

	02/2022	03/2022	04/2022	
Anzahl der unterschiedlichen Besucher	5	754	27	<b>786</b>
Anzahl der Besuche	5	1071	38	<b>1114</b>
Durchschnittliche Besuche pro Tag	2	35	4	

### Gesamttagesstatistik (Besuche pro Tag)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
02/2022	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0
03/2022	1	4	40	54	31	27	27	17	15	50	28	39	24	46	29	22	18	176	80	80	67	26	27	16	25	16	6	19	20	29	12
04/2022	3	2	5	3	6	4	3	3	1	2	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Datenquelle: TETRAEDER GmbH

Abbildung 2-1: Statistik der Online-Befragung

Bei der Verkehrsmittelwahl gaben rund 42% der Befragten an, hauptsächlich mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, etwa 30% gingen überwiegend zu Fuß. Immerhin rund 20% der Befragten gaben als Hauptverkehrsmittel das Auto an, so dass die Befragung ein breites Spektrum unterschiedlicher Verhaltensweisen widerspiegelt. Jeweils 45% der Teilnehmenden konnten über ein Fahrrad oder ein Auto verfügen, nur 10% waren im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte.

Bei den eingereichten Beiträgen standen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr mit rund 20% an erster Stelle, knapp gefolgt von streckenbezogenen Mängeln im Fuß- und Radverkehrssystem. Weitere thematische Schwerpunkte bildeten die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr (16%) und fehlende oder schlecht gestaltete Überquerungsstellen (10%).

Bei der Frage nach den größten Handlungsbedarfen in Bargteheide im Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr stand der Ausbau bzw. die Verbesserung von Fuß- und Radwegen mit fast 20% klar im Vordergrund. Es folgten fuß- und radverkehrsfreundliche Überquerungen und Straßenknoten sowie die Trennung von Fuß- und Radverkehr aufgrund zunehmender Konflikte.

Die Mängel sind prinzipiell über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Es gibt es aber einige räumliche Schwerpunktbildungen:

L82 Hamburger und Lübecker Straße	77 Beiträge / Kommentare
Rathausstraße und Umfeld	63 Beiträge / Kommentare
Alte Landstraße	44 Beiträge / Kommentare
Tremsbüttler Weg	37 Beiträge / Kommentare
L89 Westring-Südring-Lohe- Hammoorer Ch.	35 Beiträge / Kommentare
Bahnhofstraße	33 Beiträge / Kommentare

Bei den Konflikten zwischen Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr stehen die Rathausstraße und die Alte Landstraße deutlich im Vordergrund.

Besonders hervorzuheben ist, dass sich etwa 10% aller Beiträge und Kommentare mit der Situation an den Schulen (Zuwegungen) und insbesondere der Querung für den Radverkehr beim Schulzentrum befassten. Insbesondere geht es um die derzeitige Radführung über das Gelände des Schulzentrums, die erhebliches Konfliktpotenzial liefert. Es gibt hier Kommunikations- und Handlungsbedarf.

Die Beiträge der Onlinebefragung wurden detailliert ausgewertet, abgewogen und in die Erarbeitung des Handlungskonzeptes mit eingebunden. Es gilt aber zu beachten, dass einige Themen wie die künftige Radführung im Stadtgebiet (Fahrbahn versus Radwege) oder auch einzelne Straßen wie die Rathausstraße durchaus kontrovers diskutiert werden.

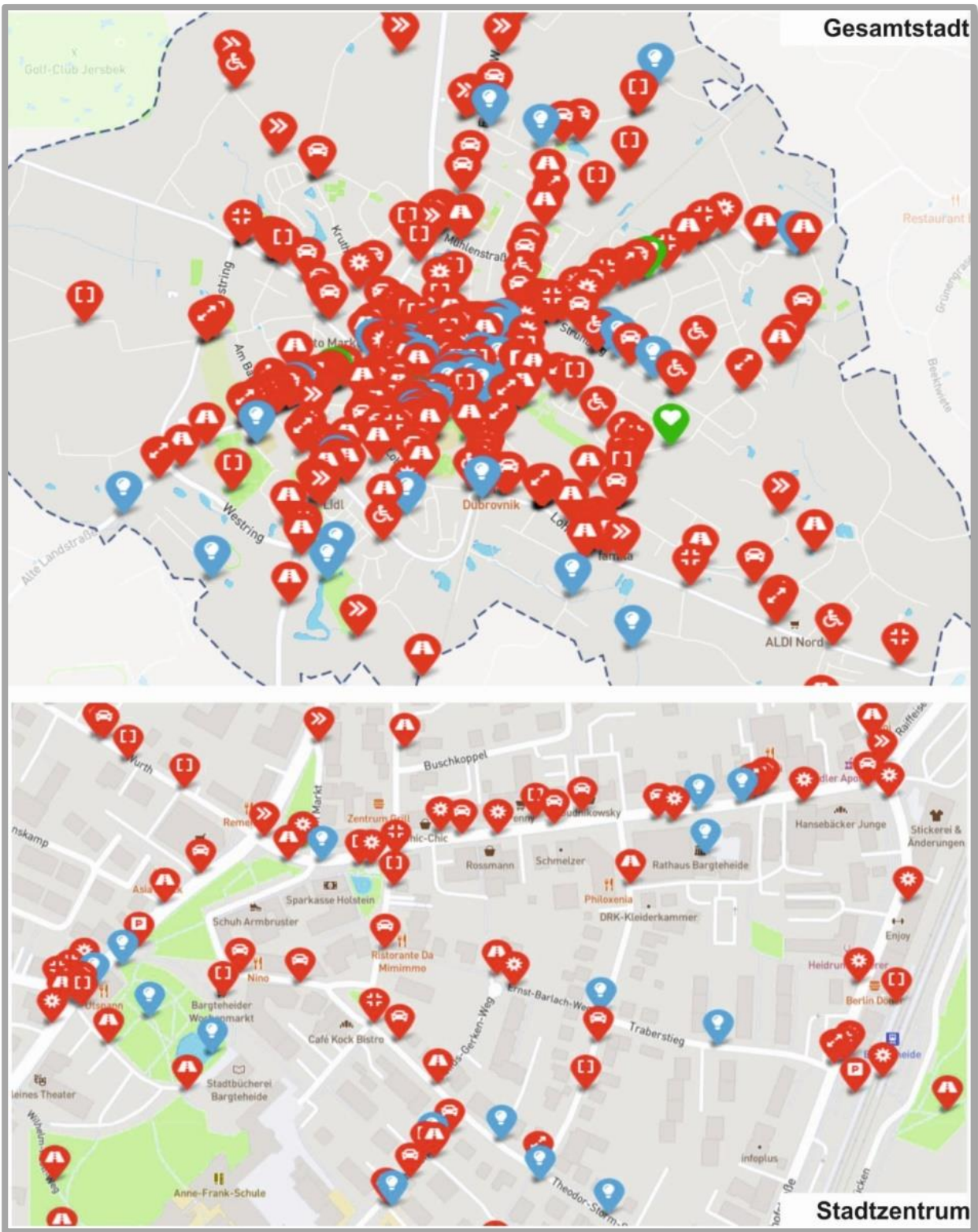


Abbildung 2-2: Räumliche Verortung der Beiträge

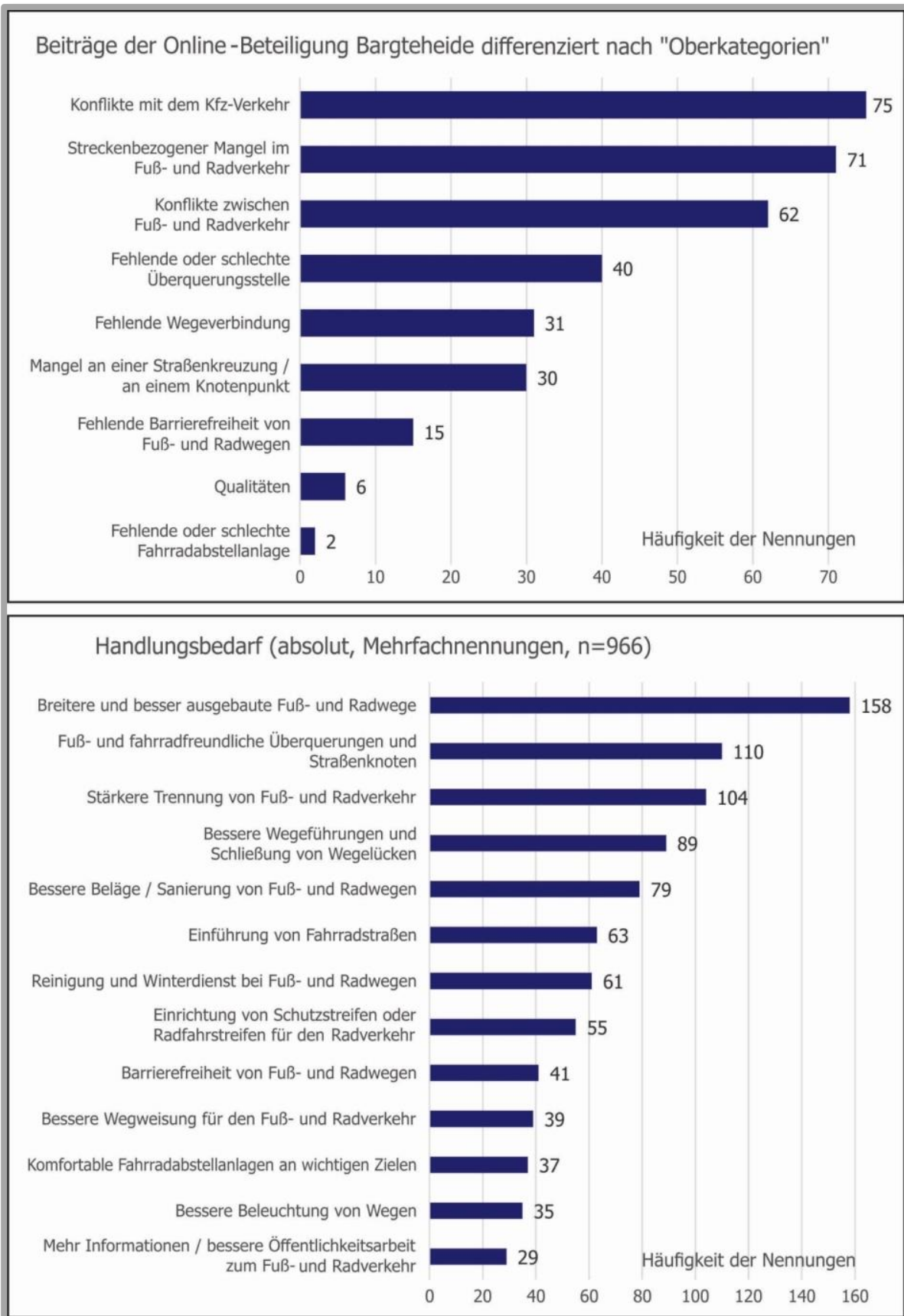


Abbildung 2-3: Thematische Schwerpunkte der Beiträge und Benennung von Handlungsbedarfen

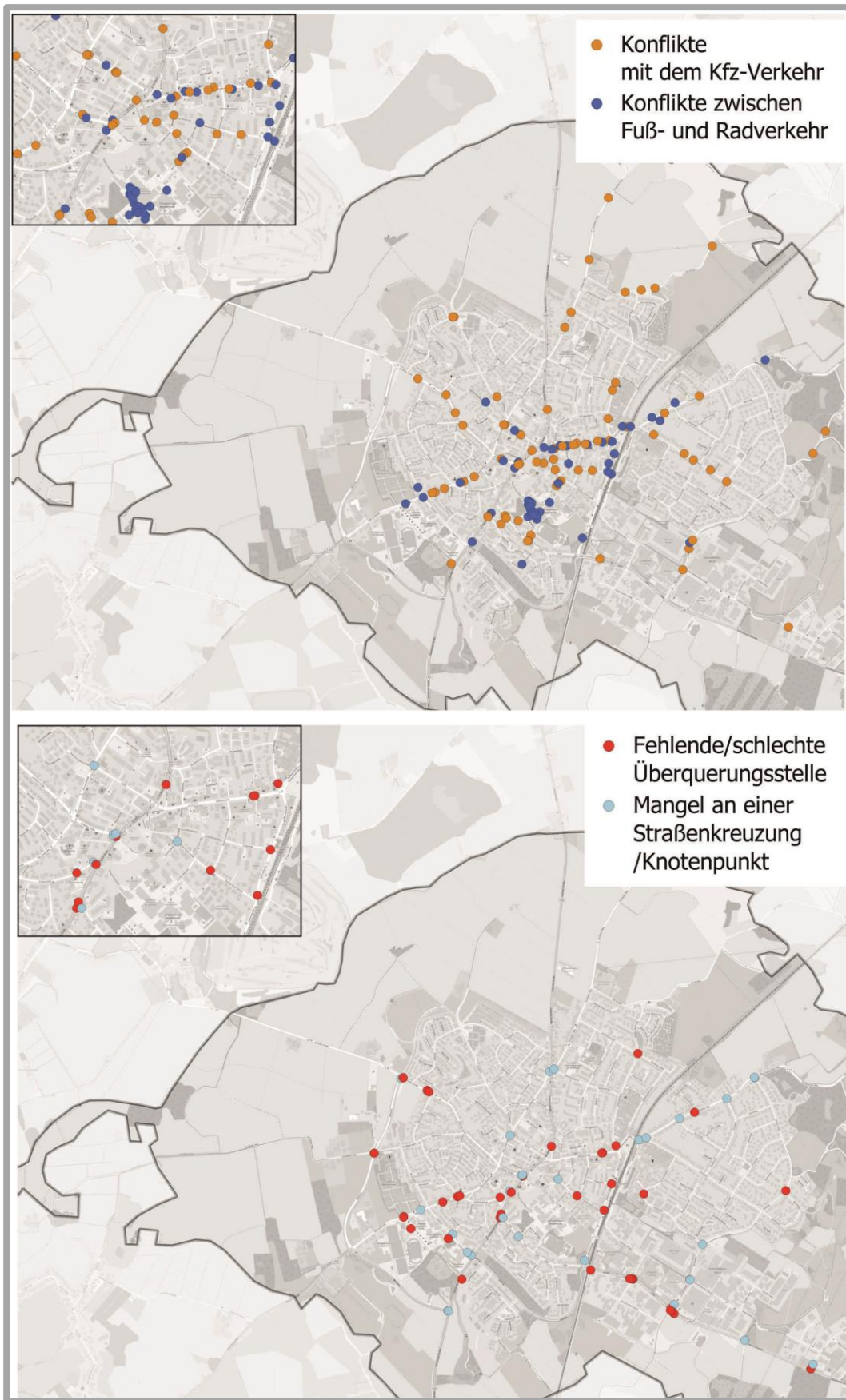


Abbildung 2-4: Räumliche Verortung ausgewählter Beitragskategorien

## 2.3 Bürgerforum



Am 3. Juli 2023 wurde ein Bürgerforum veranstaltet. Nach der Begrüßung durch die Bürgermeisterin und die Stadtverwaltung erfolgte ein Fachvortrag des Gutachterteams zu den Ergebnissen der Onlinebefragung, der Bestandsanalyse und dem Arbeitsstand des Leitbildes und Handlungskonzeptes. Im Anschluss wurde dann in drei Themenkojen gemeinsam diskutiert.

Themenschwerpunkte bildeten in der Kojen 1 Fußverkehrszielnetz und das Handlungskonzept Fußverkehr, in Kojen 2 das Radverkehrszielnetz und das Handlungskonzept Radverkehr sowie in Kojen 3: ergänzende Themen wie Fahrradparken, Leitsystem und Öffentlichkeitsarbeit.

Beim Radverkehr wurde die vom Gutachterteam vorgestellten Empfehlungen zum Radverkehrszielnetz und zum Handlungskonzept im Wesentlichen bestätigt. Einige zusätzliche Anregungen für ergänzende Netzverbindungen und Verbesserungsmaßnahmen wurden mit aufgenommen. Einen Diskussionsschwerpunkt bildete das Stadtzentrum und

hier vor allem die Rathausstraße. Hier wurde kontrovers und ohne einheitliches Meinungsbild über die Führung des Radverkehrs, eine (noch) stärkere Verkehrsberuhigung und die generell Straßenraumgestaltung gesprochen. Weitgehende Einigkeit bestand darin, die Radführung auf der Fahrbahn in allen Straßen im Stadtzentrum attraktiver und auch subjektiv sicherer zu machen. Im Stadtzentrum, am Bahnhof und weiteren wichtigen Verkehrszielen fehlen zudem hochwertige Fahrradabstellanlagen.

Auch in der Kojen zum Fußverkehr waren die Rathausstraße und die weiteren Straßen im Stadtzentrum wie der Markt oder die Zubringung des östlichen Wohngebietes an den Bahnhof ein Diskussionsschwerpunkt. Hier wurden u.a. mehrere Stellen identifiziert, an denen barrierefreie Überquerungen und Gestaltungen von Einmündungen / Knoten fehlen oder unzureichend sind. Auch Aspekte der Beleuchtung und Bodenbelag – insbesondere rund um den Markt wurden angesprochen. Diskutiert wurden zudem einzelnen Routenführungen (Ernst-Barlach-Weg oder die Anbindung der Innenstadt aus dem Süden der Stadt). (siehe Dokumentation im Anhang)

In der Kojen 3 gab es Diskussionsschwerpunkte zur besseren Verankerung der Nahmobilität im Verwaltungshandeln u.a. eine strategische Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten bei allen Planungen und die Einrichtung einer Koordinierungsstelle für Mobilität. Außerdem wurde über Kooperationen gesprochen, hier werden Einzelhandel und Schulen im Vordergrund gesehen, aber auch Unternehmen im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Weiter angesprochen wurden u.a. eine fortgesetzte Beteiligung der Bevölkerung, ein Mängelmeldesystem, intensivere Verkehrskontrollen/-überwachungen, Kampagnen zum Radverkehr und ein besserer Reinigungs- und Winterdienst für die Seitenräume. Beim Leitbild wurde eine Quantifizierung von Zielgrößen analog zur landesweiten Radstrategie angeregt. Perspektivisch wird ein Gesamtverkehrskonzept befürwortet, das auch die Aspekte Parken und Verkehrsberuhigung mit einbezieht.



Fotos unten: Adrian Sollich, Fotos oben: urbanus / GGR



Abbildung 2-5: Impressionen vom Bürgerforum

## 3 Rahmenbedingungen für die Fuß- und Radverkehrsplanung

### 3.1 Stadtstruktur und Stadtentwicklung

Bargteheide gehört mit über 16.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu den größten Kommunen im Kreis Stormarn. Außerdem ist die Stadt ein bedeutender Wirtschafts- und Arbeitsstandort im engeren Hamburger Verflechtungsraum. Dazu kommt ein Umland mit etwa 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern insbesondere den Gemeinden Hammoor, Jersbek, Ammersbek, Delingsdorf, Tremsbüttel und Elmenhorst. In der zentralörtlichen Gliederung ist Bargteheide als Unterzentrum eingestuft und übernimmt für das Stadtgebiet und das Umland eine wichtige Versorgungsfunktion. Mit zwei zentralen Schulbereichen einschließlich angegliederter Sportanlagen und insgesamt 9 Schulen für fast 5.000 Schülerinnen und Schülern zählt Bargteheide zu einem der größten Schulstandorte Schleswig-Holsteins mit einem großen regionalen Einzugsbereich.

Die Siedlungsstruktur der Stadt Bargteheide ist geprägt durch eine kompakte Kernstadt, die sich um das Stadtzentrum anordnet. Am südöstlichen Stadtrand liegt ein großes Gewerbegebiet, das in den letzten Jahren kontinuierlich erweitert wurde, u.a. mit dem größten Unternehmen Getreidebau Nord und mit einem neuen Logistikzentrum für ALDI Nord. Hier liegen auch zwei große Nahversorger.

Bargteheide ist umgeben von einer attraktiven naturräumlichen Umgebung, die auch zur Anziehungskraft als Wohnstandort beiträgt. Die mit Abstand bedeutendsten Bezugspunkte für Ausbildung, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit außerhalb der Stadtgrenzen sind das Mittelzentrum Ahrensburg und die Hansestadt Hamburg (hier u.a. das Alstertal-Einkaufszentrum). Die Kreisstadt Bad Oldesloe liegt etwa 15 km entfernt.

Insgesamt ist Bargteheide als „Stadt der kurzen Wege“ zu bezeichnen. Fast alle Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadtgrenzen liegen in einem Entfernungsbereich von deutlich unter fünf Kilometern, der für die Nahmobilität und speziell die Radnutzung nahezu prädestiniert ist. Die wichtigsten bzw. von der Verkehrsnachfrage bedeutendsten Verkehrsziele befinden sich direkt im Stadtzentrum oder in einer Entfernung von maximal 2 km vom Stadtzentrum.

Die Stadt Bargteheide fördert in ihrer städtebaulichen Entwicklungsplanung den Erhalt des kompakten Siedlungsbildes und das Nachverdichten im Bestand. Aufgrund der großen Nachfrage nach Wohnraum stehen aber auch potenzielle neue Flächen für Wohnbebauung auf der Agenda. Ebenfalls im Fokus liegt der Erhalt der zentralen Grünräume und Biotope, um den ursprünglichen Charakter der Stadt Bargteheide zu bewahren und eine hohe Attraktivität der Naherholung zu bieten.

Zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung wurde Bargteheide in das Städtebauförderungsprogramm "Lebendige Zentren" aufgenommen, das Untersuchungsgebiet umfasst das gesamte Stadtzentrum mit einigen angrenzenden Bereichen. Im Juni 2021 wurde mit der Vorbereitenden Untersuchung begonnen, die abschließend in ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) mündet. In den nächsten Jahren sollen mit Städtebaufördermitteln umfangreiche Investitionen insbesondere in die Wohnumfelder, öffentliche Einrichtungen und die Infrastruktur getätigt werden, von denen auch der Fuß- und Radverkehr profitieren werden. Das ISEK und das Nahmobilitätskonzept wurden während der Bearbeitung untereinander abgestimmt.

Im Jahr 2016 wurde die Veranstaltungsreihe „Stadtdialog Bargteheide“ zu den Themenschwerpunkten Mobilität, Stadtplanung und Natur/Umwelt gestartet. Ziel ist es, den Einwohnerinnen und Einwohnern Planungsalternativen für die zukünftige Entwicklung ihrer Stadt vorzustellen und diese mit ihnen zu diskutieren.

Ein besonderes intensiv diskutiertes Thema ist der Bau der neuen S-Bahn-Strecke Hamburg – Bad Oldesloe und die damit verbundene Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes einschließlich der Parkraumkonzeption. Dazu wurden u.a. eine Parkraumkonzept und Planungen für die Unterführung der Gleisanlage erstellt.

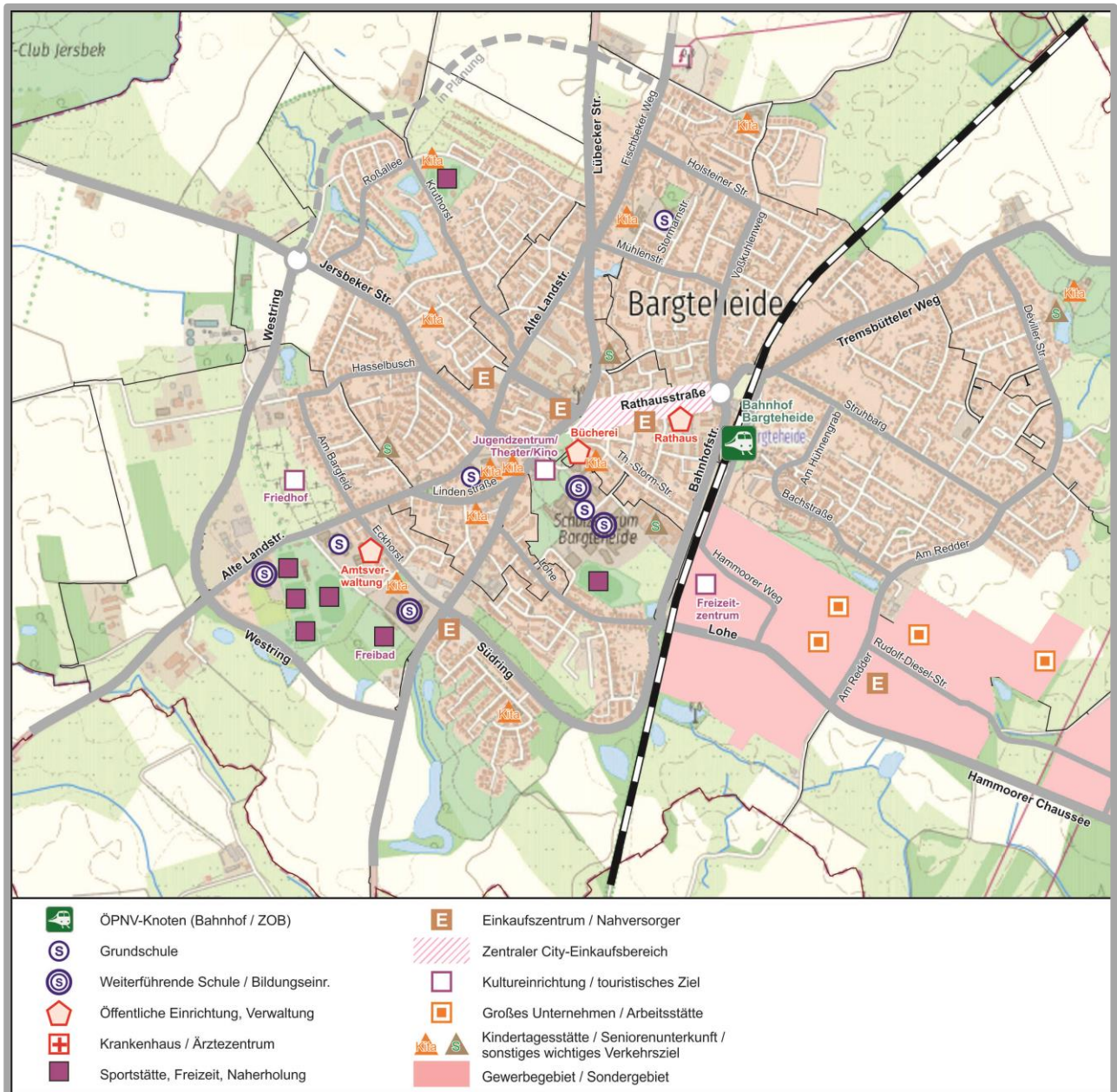


Abbildung 3-1: Übergeordnete Verkehrsziele mit Radverkehrsrelevanz (im Original Anlage 1)

### 3.2 Verkehrsverflechtungen

Durch die Funktion als Zentralort, aber auch durch die Bedeutung als wichtiger Schulstandort sowie die Lage im engeren Verflechtungsraum der Hansestadt Hamburg, bestehen starke verkehrliche Verflechtungen zwischen der Stadt und ihrem Umland und ausgeprägte stadtgrenzenüberschreitende Quell- und Zielverkehre.

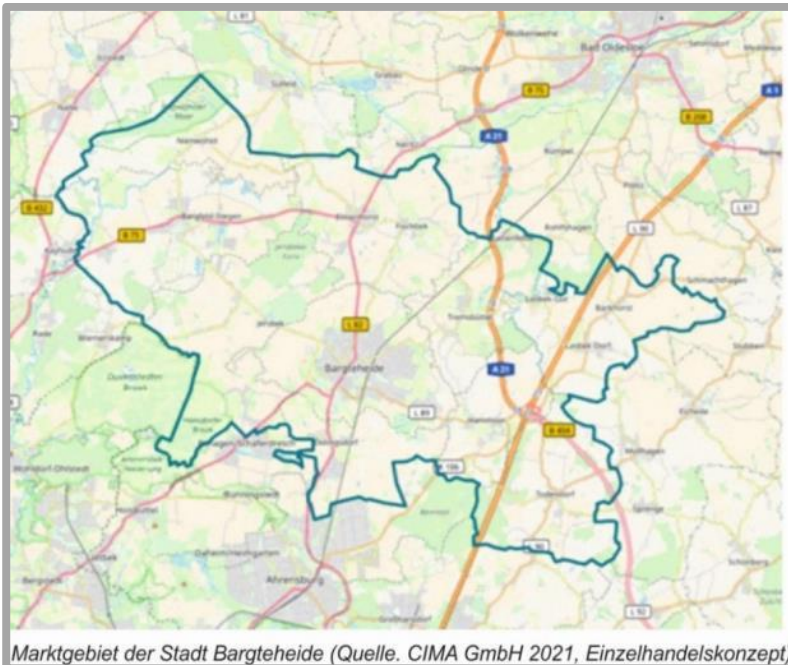
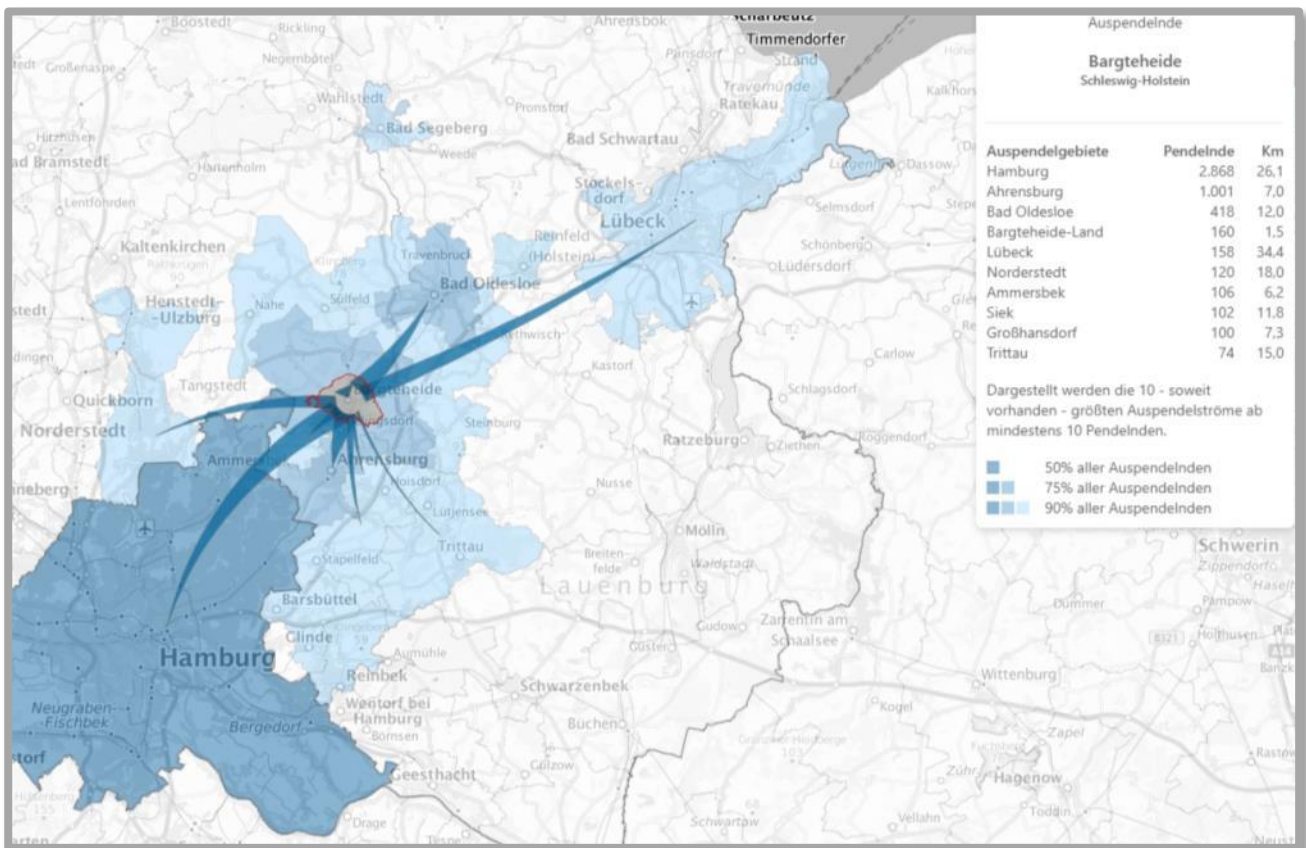
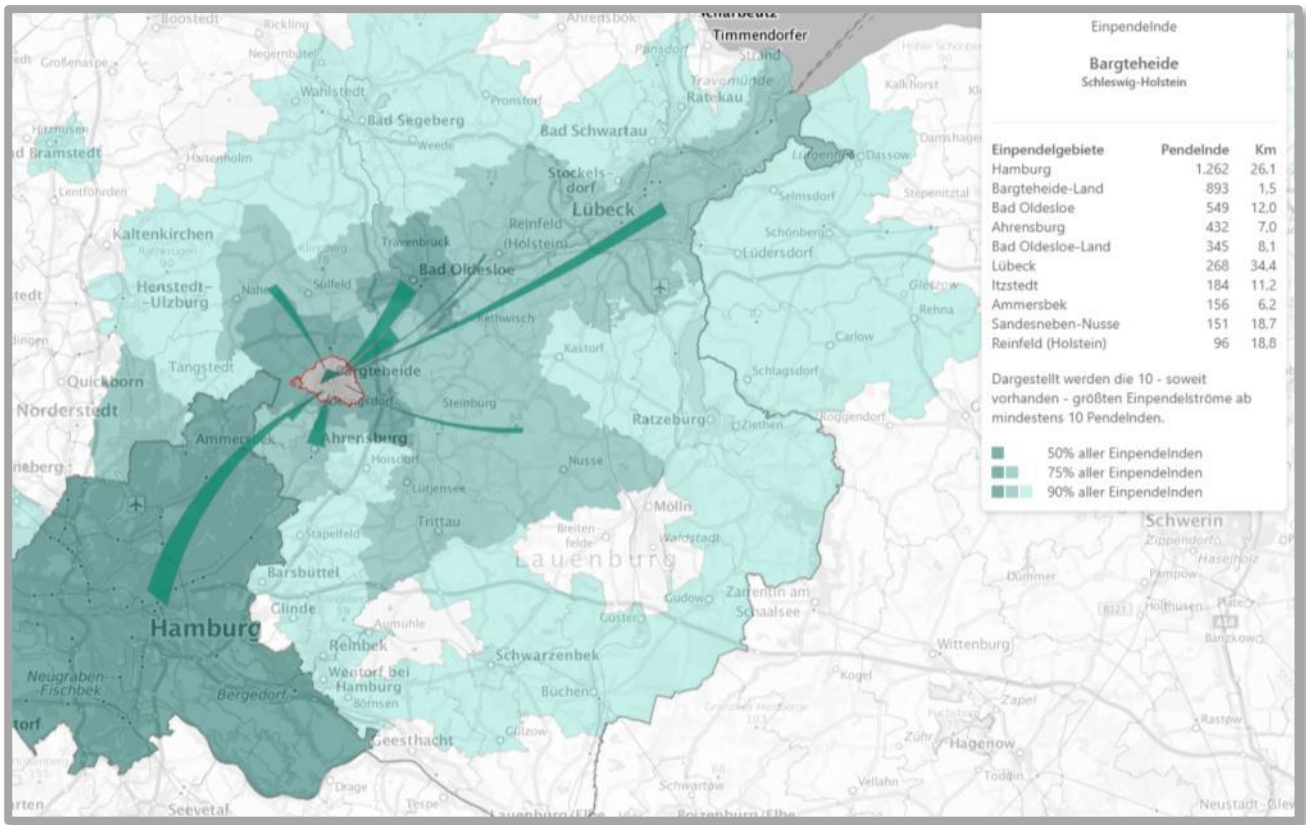


Abbildung 3-2: Marktgebiet der Stadt Bargteheide aus dem Einzelhandelskonzept

Bargteheide weist bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einen fast ausgeglichenen Pendlersaldo mit rund 4.900 Einpendelnden und rund 5.100 Auspendelnden auf. Im Kreis Stormarn verfügen nur Ahrensburg und Bad Oldesloe über einen deutlichen Einpendler:innen-Überschuss. Der Anteil der Binnenpendelnden (Pendelnde innerhalb der Stadtgrenzen) liegt mit knapp 12% am Gesamtpendleraufkommen auf einem durchschnittlichen Niveau (vgl. Ahrensburg ca. 12%, Reinbek ca. 9%). Beim Ausbildungsverkehr und Einkaufsverkehr dürften die Anteile der Einpendelnden und der Binnenpendelnden wegen der Zentralität und der Angebote der Stadt deutlich höher ausfallen (hierzu liegen keine genauen Daten vor). Der Einzugsbereich im Einkaufsverkehr deckt sich weitgehend mit dem „Marktgebiet“ des städtischen Einzelhandels, das für die räumliche Verteilung der Einkaufsverkehre maßgebend ist.

Der mit deutlichem Abstand bedeutendste Bezugsort für Bargteheide im Berufsverkehr ist die Hansestadt Hamburg mit einer Summe von über 4.000 Ein- und Auspendelnden. Dies unterstreicht die große Bedeutung der Bahnanbindung von Bargteheide. Weiter hervorzuheben sind die starken Verflechtungen mit der Stadt Ahrensburg, aufgrund der großen Gewerbeansiedlungen in Ahrensburg vor allem Auspendelnde aus Bargteheide.

Bereits mit deutlichem Abstand folgenden dann die Pendlerverflechtungen mit dem unmittelbaren Umland (Amt Bargteheide Land) und der Kreisstadt Bad Oldesloe. Weiter entfernt liegende Zentralorte wie das Oberzentrum Lübeck spielen bei den Verkehrsverflechtungen nur eine untergeordnete Rolle. Die, abgesehen von Hamburg, deutliche Fokussierung der Verkehrsverflechtungen auf den erweiterten Stadt-Umland-Raum eröffnet Chancen, auch regionale Verkehrsströme auf den Radverkehr zu verlagern.



Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2022

Abbildung 3-3: Einpendler- (oben) und Auspendler-Verflechtungen (unten)

### 3.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Als Unterzentrum ist die Stadt Bargteheide ein wichtiges regionales Verkehrsziel für alle Wegezwecke. Insbesondere im Berufs- und Einkaufsverkehr treten ausgeprägte Quell- und Zielverkehre auf, die bisher noch stark Kfz-orientiert sind und maßgeblich zur Verkehrsbelastung im Stadtgebiet beitragen. Durch mehrere klassifizierte Straßen, die auch das städtische Straßengrundnetz bilden, verfügt Bargteheide über eine insgesamt gute regionale Erreichbarkeit.

Eine besondere Standortqualität ist die Nähe zur Autobahn BAB A1, die durch den Bau der Festen-Fehmarn-Belt-Querung nochmals an Bedeutung gewinnen wird. Aus verkehrlicher Sicht bedeutet diese Anbindung aber auch eine Belastung für das Stadtgebiet, da einige Verkehre von/zur Autobahn als Durchgangsverkehre durch Bargteheide verlaufen. Durch den Westring und den Südring im Verlauf der Landesstraße L89 werden allerdings die Ost-West-Durchgangsverkehre bereits um die Kernstadt herumgeführt und auf weniger sensible Straßenzüge verlagert. Davon profitiert vor allem das Stadtzentrum, aber auch die Wohnquartiere an der Jersbeker Straße und an der Lohe (West). Durch den noch fehlenden Netzschluss des Westringes zwischen Jersbeker Straße und L82 verlaufen die gesamten Nord-Süd-Durchgangsverkehre aber auch weitere Durchgangsverkehre noch durch mitten durch das Stadtgebiet. Dies führt nicht nur zu Lärm- und Schadstoffbelastungen und erhöhten Unfallzahlen, sondern beeinträchtigt auch erheblich die Qualitäten und Entwicklungsspielräume für den Fuß- und Radverkehr. Auch der Tremsbütteler Weg ist von Durchgangsverkehren mit belegt.

Durch das dichte Netz an klassifizierten Straßen verbleiben nur noch wenige Gemeindestraßen mit einer übergeordneten Verkehrsfunktion. Hervorzuheben sind hierbei die Rathausstraße als zentrale Geschäftsstraße, die Alte Landstraße und der Straßenzug Am Redder – Déviller Straße, der als potenzielle Osttangente auch Durchgangsverkehre zwischen dem Tremsbütteler Weg / K12 und der L89, aber auch Zielverkehre in das Gewerbegebiet aufnimmt.

Für das Straßennetz im Stadtgebiet Bargteheides liegen derzeit noch keine aktuellen Daten zu den Verkehrsbelegungen vor. Aus verschiedenen Datenquellen (u.a. Verkehrsmengenkarte Schleswig-Holstein 2015, Erhebungen der Kreisstraßen durch den Kreis Stormarn, Erhebungsdaten aus Nachbarkommunen, Erfahrungswerte des Gutachters) können aber Orientierungswerte abgeleitet werden. Demnach treten die höchsten Kfz-Belegungen mit über 10.000 Kfz/24h entlang der Landesstraße L82 auf. Knapp dahinter mit 8.000 bis 10.000 Kfz/24h liegen die L89 Lohe – Südring und die L225 nach Ammersbek. Die Kfz-Belegung der übrigen klassifizierten Straßen bewegt sich in einer Größenordnung von 6.000 bis 8.000 Kfz/24. Die aktuelle Verkehrsspitze liegt im Nachmittagsbereich etwa zwischen 16 und 17 Uhr. Die höchsten Schwerverkehrsanteile weisen die Landesstraße L89 mit abschnittsweise über 6% und weiter die L82 und L225 mit 3 bis 5% auf.

Aufgrund der straßenräumlichen Randbedingungen und der Überlagerung der verschiedenen verkehrlichen Ansprüche im fließenden und ruhenden Verkehr ergeben sich insbesondere im Stadtzentrum und hier vor allem in den Straßenzügen Rathausstraße und Bahnhofsstraße verkehrlich-städtebauliche Konfliktpotenziale, die einer integrierten Lösung bedürfen. Im übergeordneten gemeindlichen Straßennetz gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Lediglich auf kurzen Abschnitten wurde bisher 30 km/h angeordnet.

Die Stadt Bargteheide verfügt über einen Bahnhof bzw. direkten Bahnanschluss an die Regionalbahn, über die starke Pendlerströme von/nach Hamburg verlaufen. Die Hauptanbindung im Regionalverkehr erfolgt über die Busgrundnetz-Linien 8110 nach Bad Oldesloe und Ahrensburg, 8180 nach Hammoor, und 374 nach Ammersbek, die in der Woche tagsüber stündlich oder halbstündlich verkehren, im Abendverkehr und am Wochenende mit einem reduzierten Fahrtenangebot. Die Schulen werden zudem durch ergänzende Buslinien ohne Taktfahrplan bedient, die aber eine Bedienung am Abend und am Wochenende aufweisen.

Außerdem wird das Stadtgebiet seit Ende 2022 durch 4 Linien des Stadtverkehrs Bargteheide bedient, die als Ringlinien im Stunden- oder Halbstundentakt verkehren. Am Sonntag gibt es keine Bedienung im Stadtverkehr. Hauptverknüpfungspunkt für die Buslinien ist der Bahnhof / ZOB mit dortigem Bahnanschluss von/nach Hamburg. Mit dem Stadtverkehr besteht die Möglichkeit, auch kurze Strecken mit dem ÖPNV zurückzulegen und innerstädtische Verkehrsziele besser zu erreichen. Durch die Ringführung und Haltestellenzugänge können aber mit dem Fahrrad teilweise kürzere Reisezeiten realisiert werden als mit dem Stadtverkehr.

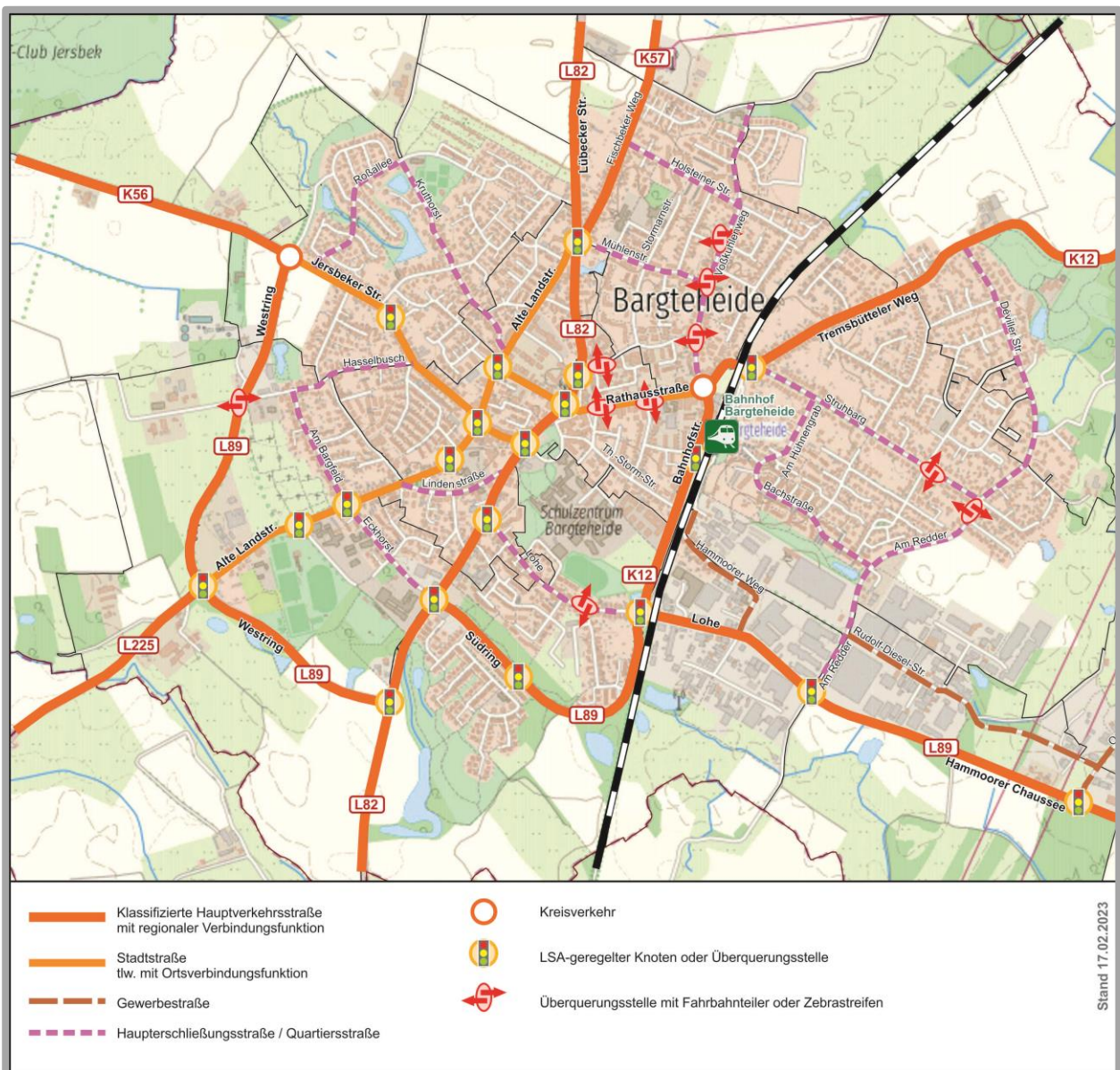
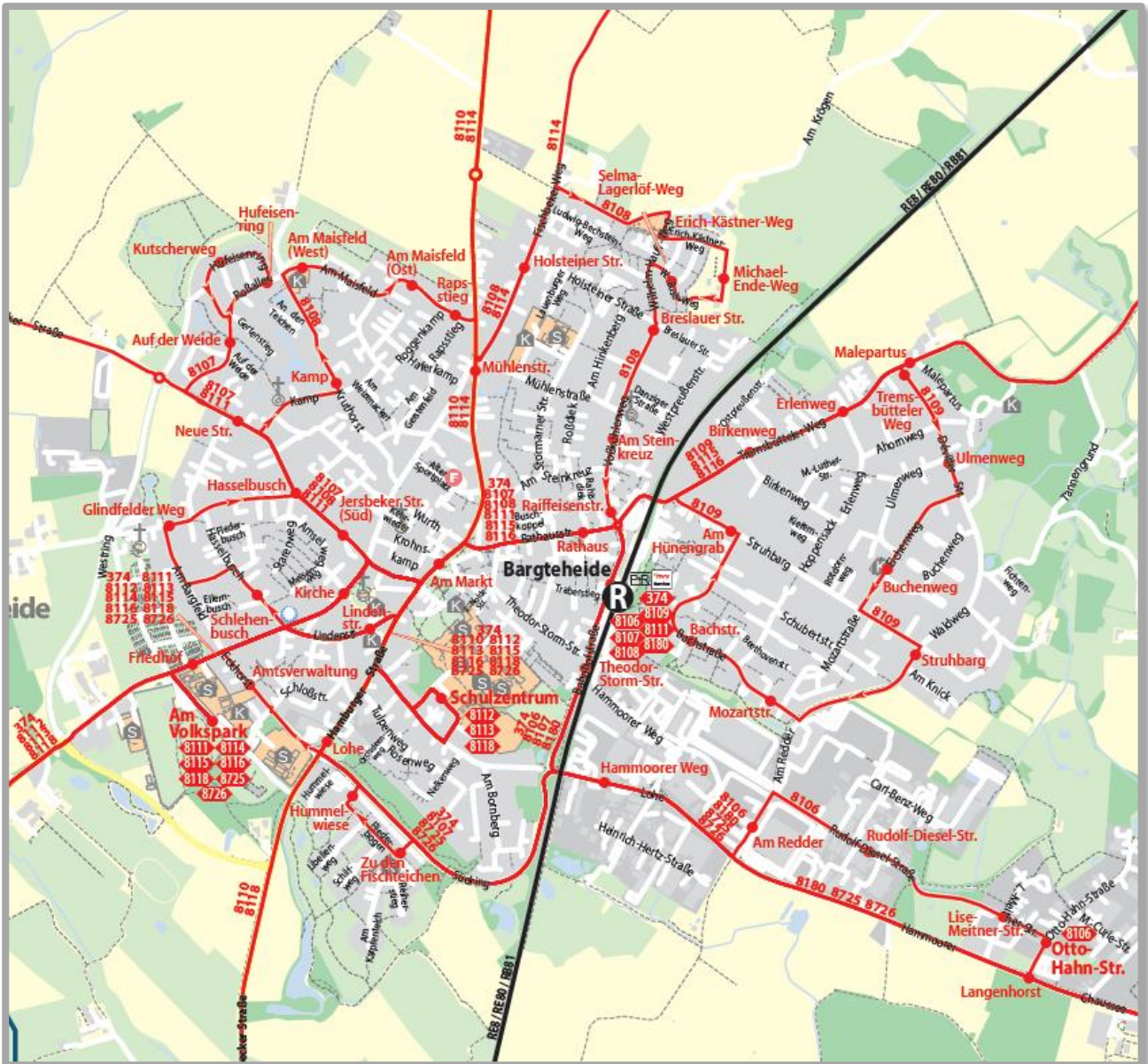


Abbildung 3-4: Straßennetz mit Überquerungsstellen (im Original Anlage 2)



Quelle: HVV 2022

Abbildung 3-5: HVV-Linienbusnetz in Bargteheide

### 3.4 Vorhandene Rahmenplanungen und Entwicklungsvorhaben

Im Vordergrund der städtischen Entwicklungsvorhaben im mittelfristigen Zeithorizont stehen insbesondere die **Umgestaltung des Bahnhofs** und seines Umfeldes im Zuge der S-Bahn-Erweiterung sowie die Umsetzung des integrierten **städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Innenstadt** mit einem verkehrlichen Schwerpunkt.

Eine wichtige Planungsgrundlage speziell für den Radverkehr bildet zudem die 2023 beschlossene Fortschreibung des **kreisweiten Radverkehrskonzeptes** „Fahrradfreundliches Stormarn“, das wesentliche Vorgaben zu den Radführungen und zur Radinfrastruktur der klassifizierten Straßen enthält. Auch in Bargteheide sind alle Landes- und Kreisstraßen Bestandteil des regionalen Radverkehrszielnetzes, eingestuft als Radvorrangrouten oder Ergänzungsrouten (vgl. Kapitel 6).

Eine große Herausforderung stellt die gesetzlich verankerte Herstellung der **Barrierefreiheit** im öffentlichen Raum dar, die jetzt über einen längeren Zeitraum eingetaktet werden muss. Dazu gehört auch die Anpassung der Bushaltestellen, die nach dem Personenbeförderungsgesetz eigentlich schon bis 2022 erfolgen sollte.

Bargteheide verfügt derzeit über kein **Gesamtverkehrskonzept**, so dass eine integrierte Verkehrsplanung erschwert wird. Deshalb können auch einzelne Fragestellungen aus dem Fuß- und Radverkehrskonzept wie die künftige Gestaltung von Straßenräumen im Ortszentrum oder das Parken an sensiblen Straßen nicht abschließend gelöst werden und erfordern ggf. weitere Betrachtungen bzw. Untersuchungen im gesamtverkehrlichen Kontext.

## 4 Bestandsanalyse

### 4.1 Übergreifende Problemlagen und Qualitäten

Im Folgenden wird auf einige grundsätzliche und übergreifende Defizite im Fuß- und Radverkehrssystem der Stadt Bargteheide eingegangen. Den wenigen positiven Aspekten steht derzeit eine Reihe von Problemlagen gegenüber, die eine Zunahme insbesondere der Fahrradnutzung und einer sicheren Fortbewegung zu Fuß in Bargteheide behindern und eine übergreifende Herangehensweise erfordern

Obwohl in den letzten Jahren immer wieder auch Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr umgesetzt wurden, fehlt es bisher an einer **systematischen Förderung der Nahmobilität** verbunden mit einer deutlichen Ausweitung der Maßnahmenumsetzung. In der Planung werden bisher auch die aktuellen Handlungsspielräume der Planungsrichtlinien und des Verkehrsrechtes noch nicht ausgeschöpft. So gibt es beispielsweise in Bargteheide bisher keine Fahrradstraße. Die Stadt der kurzen Wege spiegelt sich derzeit noch nicht im Mobilitätssystem im Hinblick auf eine starke Nahmobilität wider.

Große übergreifende Herausforderungen, die bundesweit fast alle Städte und Gemeinden betreffen, sind die verbreiteten **Sanierungsbedarfe** von Fahrbahnen und Seitenräumen mit negativen Auswirkungen auf den Geh- und Fahrkomfort sowie die Rückstände bei der Umsetzung der **Barrierefreiheit** im öffentlichen Raum. Hier gibt es weitgehend nur punktuelle bzw. kleinräumige Ansätze, insbesondere beim Neu- und Ausbau von Fuß- und Radwegen.

Auch ohne unmittelbaren Sanierungsbedarf stellen Beläge teilweise ein Problem für den Fuß- und Radverkehr dar, wenn sie nicht barrierefrei und insgesamt nicht gut begehbar oder befahrbar sind. Hervorzuheben sind hier vor allem Kopfsteinpflasterbeläge, die in der Regel weder für den Fuß- noch für den Radverkehr tauglich sind. Hier sind ggf. gemeinsam mit dem Denkmalschutz (wo erforderlich) Alternativen der Belagsart und der Verlegeform zu prüfen.

Im Stadtgebiet finden sich noch diverse **Merkmale einer Kfz-orientierten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung** der letzten Jahrzehnte. Insbesondere die übergeordneten und klassifizierten Straßen zeichnen sich durch relativ großzügige Fahrbahnflächen und überwiegend (zu) schmale Seitenräume aus, die zum Teil sogar vom Fuß- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden. Für den Fuß- und Radverkehr verbleiben vielfach nur Restflächen, die nicht mehr den heutigen Standards und Anforderungen an eine attraktive Nahmobilität entsprechen und vermehrt zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr führen. Hinzu kommen, subjektiv empfundene, zu hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, die allerdings durch Messungen nicht bestätigt werden konnten.

Auch die **Knotenpunkte** nehmen vielfach große Flächen ein und weisen insbesondere deutliche Defizite in der Barrierefreiheit und den Überquerungsmöglichkeiten auf. Insgesamt gibt es in Bargteheide noch zu wenig barrierefrei und nutzungsfreundlich gestaltete Überquerungsstellen. Dies erhöht nicht nur das Konfliktpotenzial, sondern führt auch zu Umwegen und Zeitverlusten für den Fuß- und Radverkehr.

Ein Kernproblem vor allem für die Radverkehrsführung bilden die **Fahrbahnbreiten** von überwiegend 6,0 bis 6,5 m, die in der Regel keine eigenständigen Radverkehrsanlagen (Radwege oder Radfahrstreifen), aber auch keine beidseitigen Schutzstreifen zulassen. Einseitige und seitenwechselnde Schutzstreifen wie in der alten Landstraße bieten hier keine sinnvolle Lösung. Um das Radfahren attraktiver zu machen, muss hier über eine neue Flächendisposition unter Einbeziehung des ruhenden Verkehrs ebenso wie über eine ausgeweitete Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachgedacht werden. Allerdings gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass die Gemeinde keine eigene Verkehrsbehörde hat und daher auf die Mitwirkung des Kreises Stormarn angewiesen ist.

Schließlich fehlt es auch an einem systematischen **Monitoring** der Fuß- und Radverkehrsanlagen im Hinblick auf die faktische Nutzbarkeit. Oft können auch weniger aufwändigen Aktivitäten wie Grünschnitt und Verlegung von Stadtmobiliar im Lichtraum bereits zu guten Ergebnissen führen und Zeichen für die Öffentlichkeit setzen.

Als **Qualität** für die Nahmobilität ist vorrangig die fast flächenhafte **Verkehrsberuhigung** der Wohnquartiere durch Ausweisen von Tempo-30-Zonen oder Verkehrsberuhigter Bereiche zu nennen. Dies trägt zu mehr Sicherheit und Attraktivität für das zu-Fuß-gehen und Radfahren bei. Mit den derzeit laufenden Projekten im Bahnhofsumfeld und zur Städtebauförderung bestehen gute Chancen für eine nachhaltige Aufwertung der Nahmobilität, die aber auch genutzt werden müssen.

Mit dem Bau des Südringes und des Westringes wurden bereits einige Straßen in der Kernstadt spürbar vom Kfz-Verkehr entlastet, allen voran die Bahnhofstraße und die Rathausstraße. Eine **Komplettierung des Westringes** bis zur L82 bietet eine große Chance für einen weiteren deutlichen Entlastungseffekt des innerstädtischen Straßennetzes, der neue Handlungsspielräume auch für den Fuß- und Radverkehr eröffnet.

## 4.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Stadtstruktur Bargtheides liefert durch ihre Kompaktheit hervorragende Rahmenbedingungen für eine fußverkehrsorientierte Planung und Gestaltung. Dennoch ist sie durch eine hohe Kfz-Belastung und eine Vielzahl an **Nutzungskonflikten** geprägt. Eine systematische Auseinandersetzung mit den bestehenden Strukturen soll unterstützen, die relevanten Schwachstellen und Stärken zu identifizieren und passgenaue Maßnahmen für mehr **Attraktivität und Sicherheit** der **Fußverkehrsinfrastruktur** zu formulieren. Auf Wunsch der Stadt Bargteheide sollte die Fußwegeinfrastruktur mit einem Schwerpunkt auf Barrierefreiheit untersucht werden. Dies geschah für einen räumlichen Fokusbereich. Für diesen wurde mit Hilfe eines im Rahmen des Projektes entwickelten Erhebungsbogens das Thema Barrierefreiheit für den Fußverkehr analysiert.

### Untersuchungsraum

Als Fokusraum für die Bestandsanalyse des Fußverkehrs wurde der innerstädtische Bereich rund um die Rathausstraße sowie der südliche Bereich zwischen Bahnhof und Alte Landstraße festgelegt (in Abbildung 4-1 mit Nummer 1 markiert). In diesem Raum liegen zahlreiche Ziele der Nahversorgung und des Erledigungsverkehrs mit einer Vielzahl an ÖV-Anknüpfungspunkten. Außerdem ist in diesem Raum das Rathaus gelegen und es bündeln sich dort weitere zielgruppenspezifische Verkehre (Schulverkehr, Kita Bring-Holen, Freizeit, Arbeit).

Da eine Reihe an wichtigen Zielen insbesondere für **mobilitätseingeschränkte** und besonders **sicherheitsbedürftige Personen** mit hoher Magnetwirkung auch außerhalb dieses Fokusraumes gelegen liegen, wurden zudem die Wegebeziehungen zu den genannten Standorten betrachtet (erweiterter Bereich in Abbildung 4-1, markiert mit Nummer 2).



Abbildung 4-1: Untersuchungsraum Fußverkehr

## **Methodik**

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse wurden Vor-Ort-Begehungen durch Mitarbeitende des Gutachterbüros durchgeführt. Hierfür wurde die Begehung zu drei verschiedenen Erhebungszeitpunkten durchgeführt, um eine Varianz in der Tageszeit, des Wochentages und der Jahreszeit zu berücksichtigen:

- Dienstag, 2. August 2022 morgens
- Mittwoch, 7. September 2022 nachmittags
- Donnerstag 15. Dezember 2022 abends

Mithilfe des bereits angesprochenen Erhebungsbogens (siehe nachfolgend Tabelle 4-1: Erhebungsbogen) wurde der Bestand der Fußverkehrsinfrastruktur erfasst, beschrieben und bewertet. Zudem wurden die bestehenden Situationen durch Fotos dokumentiert und kartiert. Gemäß der Zielsetzung des Projektes, Mängel klar herauszuarbeiten (und im Weiteren Lösungen zu entwickeln) standen diese im Fokus der Bestandsanalyse. Einen Eindruck und Überblick der Bandbreite der erhobenen Infrastruktur gibt der nachfolgende Bogen.

## **Ergebnisse und Eindrücke aus der Bestandsanalyse**

Im Folgenden sollen die derzeitigen Bedingungen für zu Fuß Gehende in Bargteheide skizziert werden. Die Darstellung erfolgt dabei differenziert nach den verschiedenen Themenfeldern des Erhebungsbogens sowohl in kartografischer als auch fotografischer Form. Die „Flughöhe“ der Bestandsaufnahme soll sowohl allgemeine Aussagen ermöglichen, als auch im Detail exemplarische Bilder – auch außerhalb des Untersuchungsraumes – zeigen.

Konzept Nahmobilität Stadt Bargteheide – Endbericht

Oberthema	Themenfeld	Ausprägung	Differenzierte Mängel	Punkte (intern)	
Sicherheit	Beleuchtung	Ortsfeste Beleuchtung	Fehlt gänzlich	-2	
			Nicht ausreichend/teilweise defekt	-1	
Barrierefreiheit	Gehwegbreite	Zwei Kinderwagen/Rollstuhlfahrende/ können durchgehend problemlos aneinander vorbeigehen/-fahren (>2,5 m) ohne Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmenden	Trifft gar nicht zu	-2	
			Trifft nur teilweise zu	-1	
			Trifft überwiegend zu	1	
			Trifft uneingeschränkt zu	2	
			Baulich (Einbauten z.B. Sitzgelegenheiten, Briefkästen, Stromkästen, Hecken, Schilder usw.) - ohne Ausweichmöglichkeit	-2	
		Engstellen (< 1,5m) vorhanden	Baulich - mit Ausweichmöglichkeit	-1	
	Temporär (Pkw, Mülleimer, Kundenstopper usw)		-1		
	Überwiegend schlecht		-2		
	Baulicher Zustand (Seitenraum)		Teilweise schlecht	-1	
		Stellenweise Unebenheiten	Überwiegend gut	1	
		Mehrere Unebenheiten	Keine Mängel feststellbar	2	
	Bodenbelag	Überwiegendes Oberflächenmaterial (Fußweg)	Pflastersteine	-2	
			Wassergebundene Decke	-1	
			Unbefestigter Grünweg	-2	
	Querungen	Lichtsignalanlage	Mit taktilen/optisch erfassbaren Bodenelementen und mit abgesenktem Bordstein	2	
			Ohne taktile/optisch erfassbare Bodenelemente und mit abgesenktem Bordstein	1	
			Ohne taktile und optisch erfassbare Elemente und ohne abgesenkten Bordstein	-1	
			Ohne Beleuchtung	-1	
			Ohne akustisches Signal	-1	
			Eingeschränkte Sichtverhältnisse	-1	
		Zebrastrifen	Mit taktilen/optisch erfassbaren Bodenelementen und mit abgesenktem Bordstein	2	
			Ohne taktile/optisch erfassbare Bodenelemente und mit abgesenktem Bordstein	1	
			Ohne taktile und optisch erfassbare Elemente und ohne abgesenkten Bordstein	-1	
			Ohne Beleuchtung	-1	
			Eingeschränkte Sichtverhältnisse	-1	
		Querungshilfe	Mit taktilen/optisch erfassbaren Bodenelementen und mit abgesenktem Bordstein	2	
			Ohne taktile/optisch erfassbare Bodenelemente und mit abgesenktem Bordstein	1	
			Ohne taktile und optisch erfassbare Elemente und ohne abgesenkten Bordstein	-1	
			Ohne Beleuchtung	-1	
			Eingeschränkte Sichtverhältnisse	-1	
		Querungsbedarf (erhöhte Infrastrukturdichte, Haltestellen) – ohne gesicherte Querungsmöglichkeiten	hoch	-2	
			Mittel	-1	
			Belag Querungsstelle nicht barrierefrei	-2	
		Haltestellen	Haltestelle/n ist/sind barrierefrei (taktile Elemente, Fahrplanauskunft, Überdachung, Sitzmöglichkeit)	Überwiegend barrierefrei	1
				In Ansätzen barrierefrei	-1
				Keine Barrierefreiheit	-2
	Orientierung	Taktile und optisch erfassbare Bodenindikatoren vorhanden	Vorhanden, kein Handlungsbedarf	2	
			Vorhanden, geringer Handlungsbedarf	1	
			Vorhanden, aber mangelhaft	-1	
			Gar nicht vorhanden	-2	
Keine durchgehende Wegeführung (Fußwegroute)			-1		
Treppen / Rampe	Treppenführung	Vorhanden und nicht ausreichend barrierefrei	-2		
	Rampe	Vorhanden und ausreichend nicht barrierefrei	-2		
Attraktivität	Ausstattung	Sitzgelegenheiten	Öffentliche Sitzbänke	2	
			Private/informelle Sitzmöglichkeiten	1,5	
			Keine Sitzgelegenheit vorhanden	-2	
			Sitzgelegenheit vorhanden, aber nicht barrierefrei	-1	
		Vorhandensein von Straßenbegleit- oder Umgebungsgrün	Zutreffend	2	
			Teilweise zutreffend	1	
	Vorhandensein von Straßenbegleit- oder Umgebungsgrün mit Schattenwirkung	Gar nicht zutreffend	0		
		Zutreffend	2		
		Teilweise zutreffend	1		
		Gar nicht zutreffend	0		

Tabelle 4-1: Erhebungsbogen zur Bestandsaufnahme für den Fußverkehr

Gehwegbreite

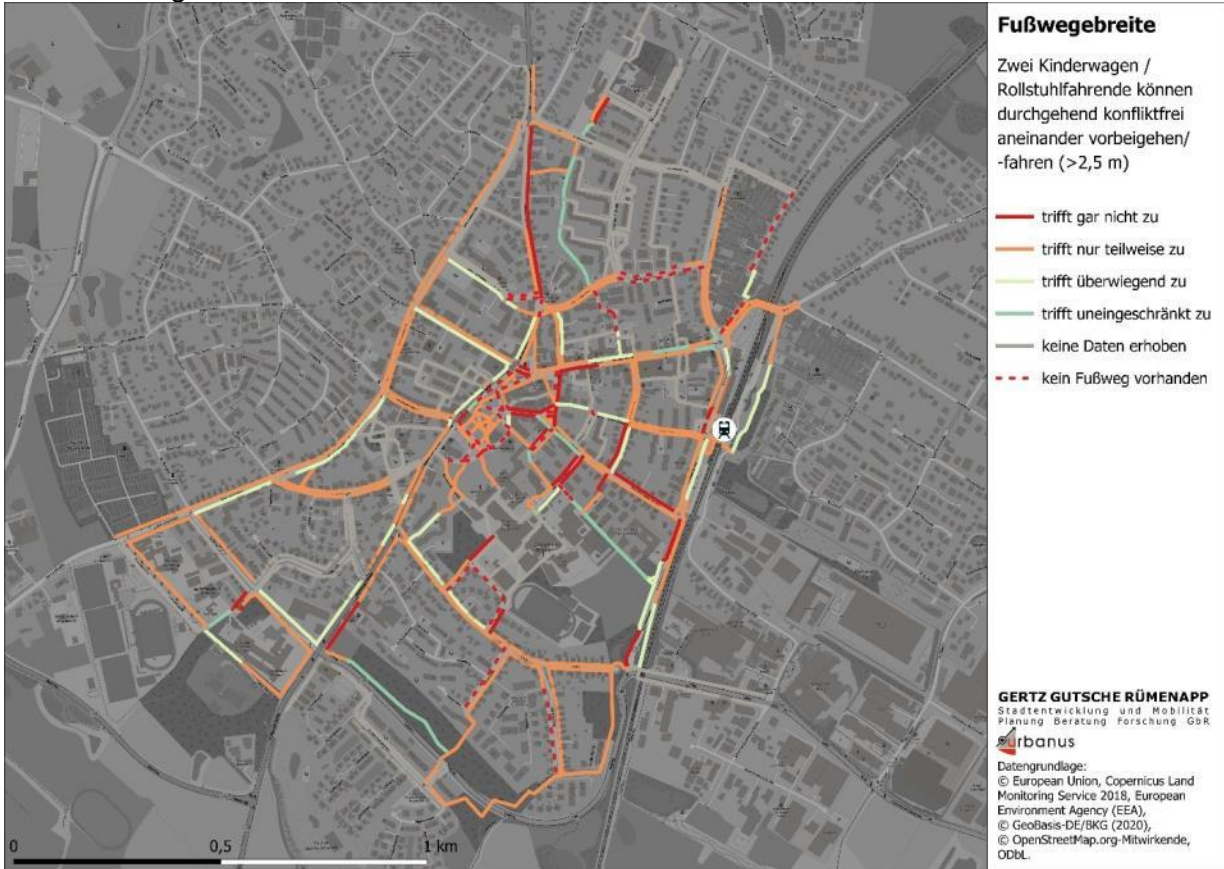
In Bargteheide gibt es nur wenige Teilräume, die den aktuellen Empfehlungen der FGSV zu den Mindest- bzw. Regelbreiten entsprechen. Überwiegend kann die Gehwegbreite als nicht ausreichend beschrieben werden, sodass sich zwei Kinderwagen/Rollstuhlfahrende konfliktfrei (aneinander vorbei) bewegen können. Insbesondere an stark befahrenen Straßen, die teilweise eine gemeinsame Fuß- und Radwegenutzung vorsehen sowie an Knotenpunkten kann dies zu gefährlichen Situationen führen – trotz partieller Geschwindigkeitsregulierungen.

Für den Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten der Gehwege von besonderer Bedeutung. In Bargteheide lässt sich wie in vielen anderen Städten ein sehr differenziertes Bild dazu feststellen. Nur mit Einschränkungen können in der Rathausstraße als Haupteinkaufsstraße der Stadt aufgrund der abschnittsweise nicht ausreichenden Breite des Seitenraums konfliktfreie Begegnungen zwischen zu Fuß Gehenden und anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Radfahrenden) stattfinden.

		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Tremsbütteler Weg, gemeinsamer Geh-/Radweg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Bahnhofstraße, gemeinsamer Geh-/Radweg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Alte Landstraße, gemeinsamer Geh-/Radweg</p>
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Am Maisfeld, gemeinsamer Geh-/Radweg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Baumschulenstraße, Fußweg</p>	

Abbildung 4-2: Beispiel für kritische Gehwegbreiten

Untersuchungsraum



Fokusraum



Abbildung 4-3: Kartografische Bestandsaufnahme der Gehwegbreite

Engstellen

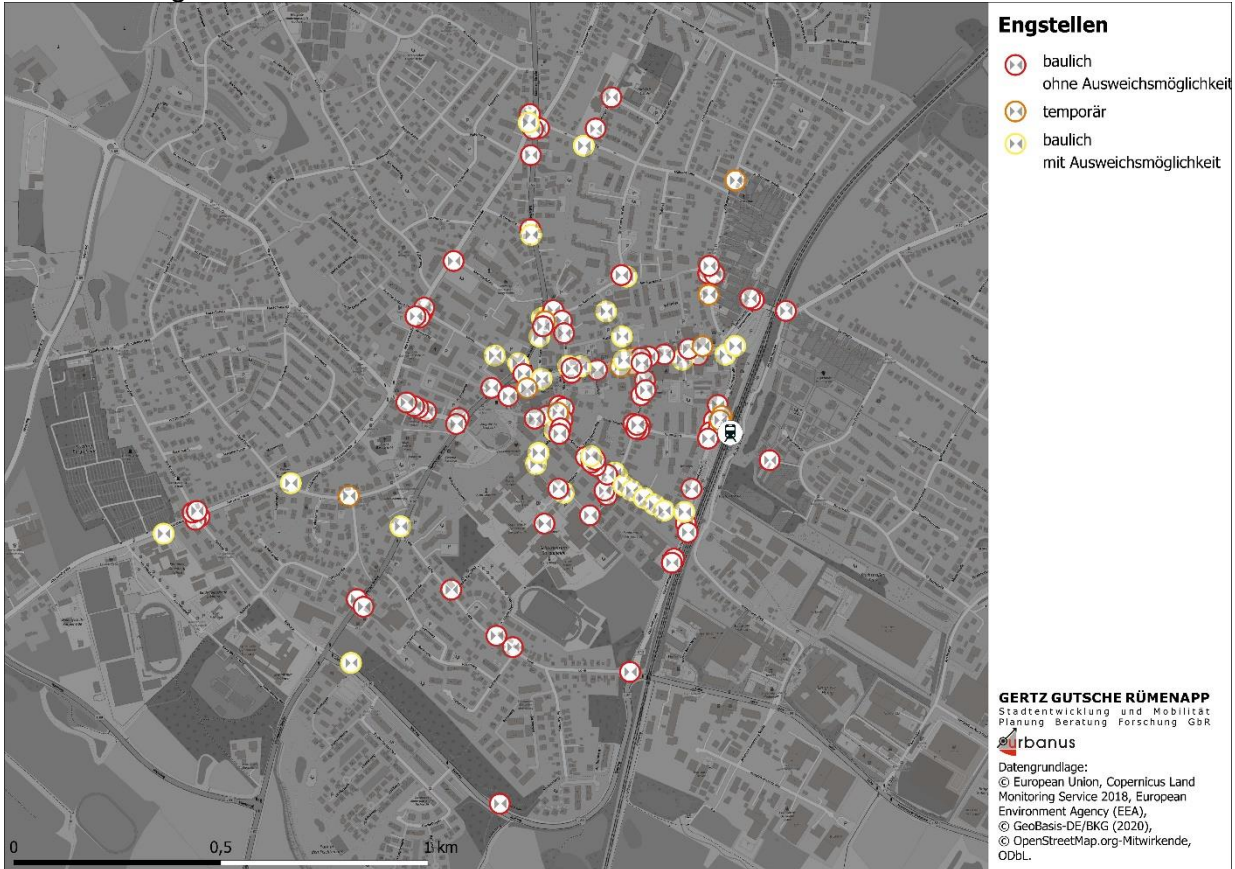
Im innerstädtischen Bereich finden sich vielerorts Engstellen. Beispielhaft bebildert wurden Situationen, in denen der nutzbare Verkehrsraum durch bauliche oder temporäre Barrieren eingeschränkt und eine konfliktfreie Fortbewegung zu Fuß nicht gewährleistet ist.

Zu diesen Hindernissen gehören temporäre Baustellenbeschilderungen, Kundenstopper vor Läden, Stadtmobiliar, Stromkästen, Poller, ungünstig positionierte Straßenschilder oder ungünstige Gebäudeschnitte, wie z.B. im Falle der Rathausstraße auf Höhe der Hausnummer 30 (Häuservorsprung der dort ansässigen Bäckerei). Engstellen – ganz gleich ob durch bauliche Strukturen dauerhaft oder lediglich temporär bestehend – schränken den Komfort sowie die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ein.

		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Grünzug (Mühlenstraße), Fußweg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Rathausstraße, gemeinsamer Geh-/Radweg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Bahnhofstraße, gemeinsamer Geh-/Radweg</p>
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Theodor-Storm-Straße, verkehrsberuhigter Bereich</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Lohe, gemeinsamer Geh-/Radweg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Amt Markt Verkehrsberuhigter Bereich</p>

Abbildung 4-4: Beispiele von Engstellen

Untersuchungsraum



Fokusraum

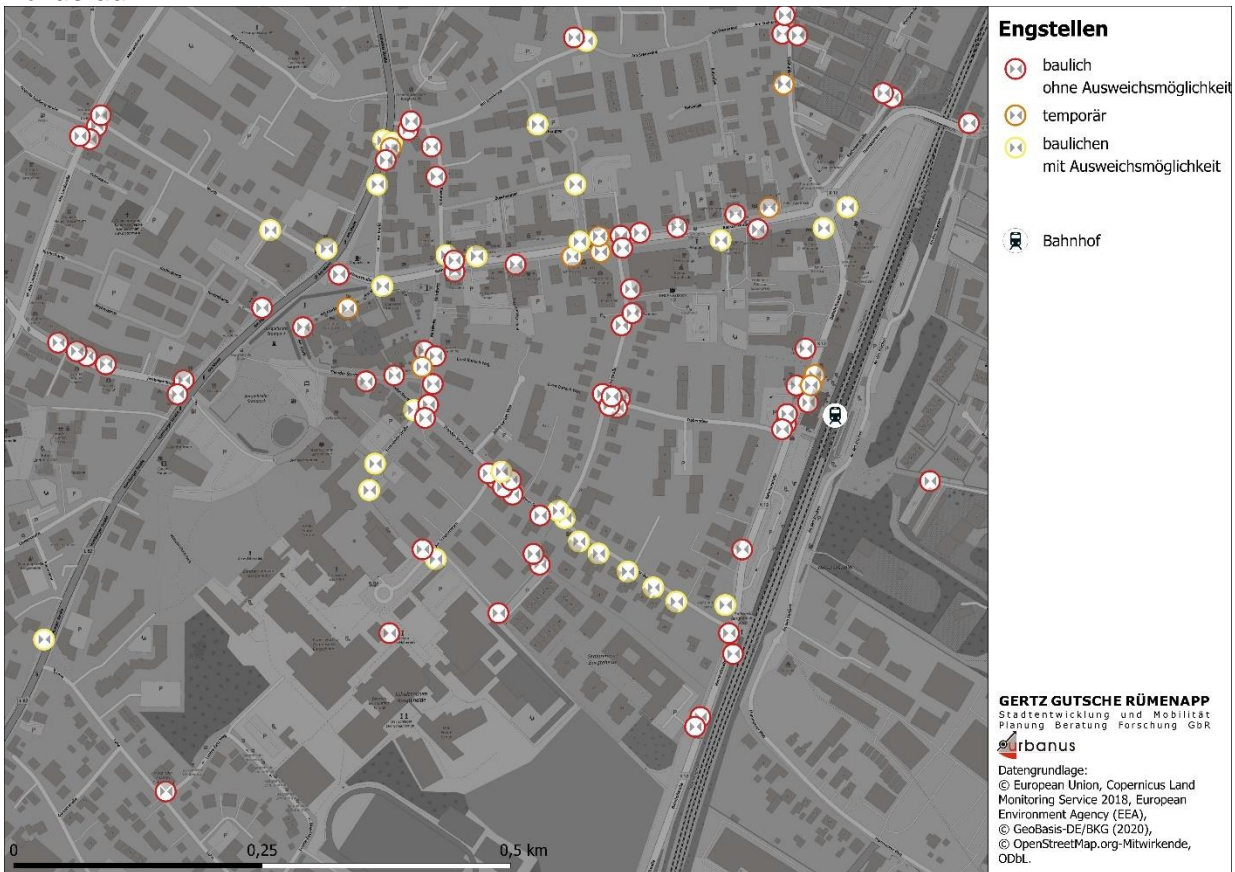


Abbildung 4-5: Kartografische Bestandsaufnahme von Engstellen

Bodenbelag

Die Wahl des Bodenbelags ist entscheidend für die Fortbewegung für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung. Zu bevorzugen ist eine Oberfläche mit geringem Rollwiderstand. An vielen Stellen im Bargteheider Stadtgebiet wurde ein fugenreiches kleines Pflaster verwendet, was den Rollwiderstand für mobilitätseingeschränkte Personen einschränkt: Das kleine Pflaster ist aber weitestgehend in einem guten Zustand. Hindernisreich ist die Führung rund um den Markt und den verkehrsberuhigten Bereich der Theodor-Storm-Straße.

Eine weitere Auffälligkeit ist die Verwendung verschiedener Bodenbeläge, die nicht dem Prinzip eines Leitsystems folgen, sondern Relikte verschiedener Überbauungen zu sein scheinen. Diese erschweren insbesondere im Bereich rund um den Markt die Orientierung vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen (siehe Wegeführung/Orientierung).

		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Hamburger Straße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Theodor-Storm-Straße, verkehrsberuhigter Bereich</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Schulzentrum gemeinsamer Geh-/Radweg</p>
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Bahnhofstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Bahnhofstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Theodor-Storm-Straße verkehrsberuhigter Bereich</p>

Abbildung 4-6: Beispiele für Bodenbeläge

Baulicher Zustand

Schäden an der Oberfläche von Gehwegen (inkl. Übergängen), schmälern nicht nur die Attraktivität von Fußwegen, sondern können für mobilitätseingeschränkte Personen erhebliche Barrieren darstellen und den Aktionsraum deutlich einschränken.

In Bargteheide ist der bauliche Zustand der Fußverkehrsanlagen als überwiegend gut einzustufen. Dennoch gibt es einige Stellen, an denen der bauliche Zustand der Fußverkehrsanlagen Schäden in der Oberfläche aufweist. Insbesondere in den Randlagen des Untersuchungsraumes besteht Sanierungsbedarf durch unebene Bodenplatten oder nur noch mangelhaft sichtbare Markierungen. Vor allem in der Dunkelheit kann dieser Umstand die Sicherheit der Fußgänger:innen gefährden werden.







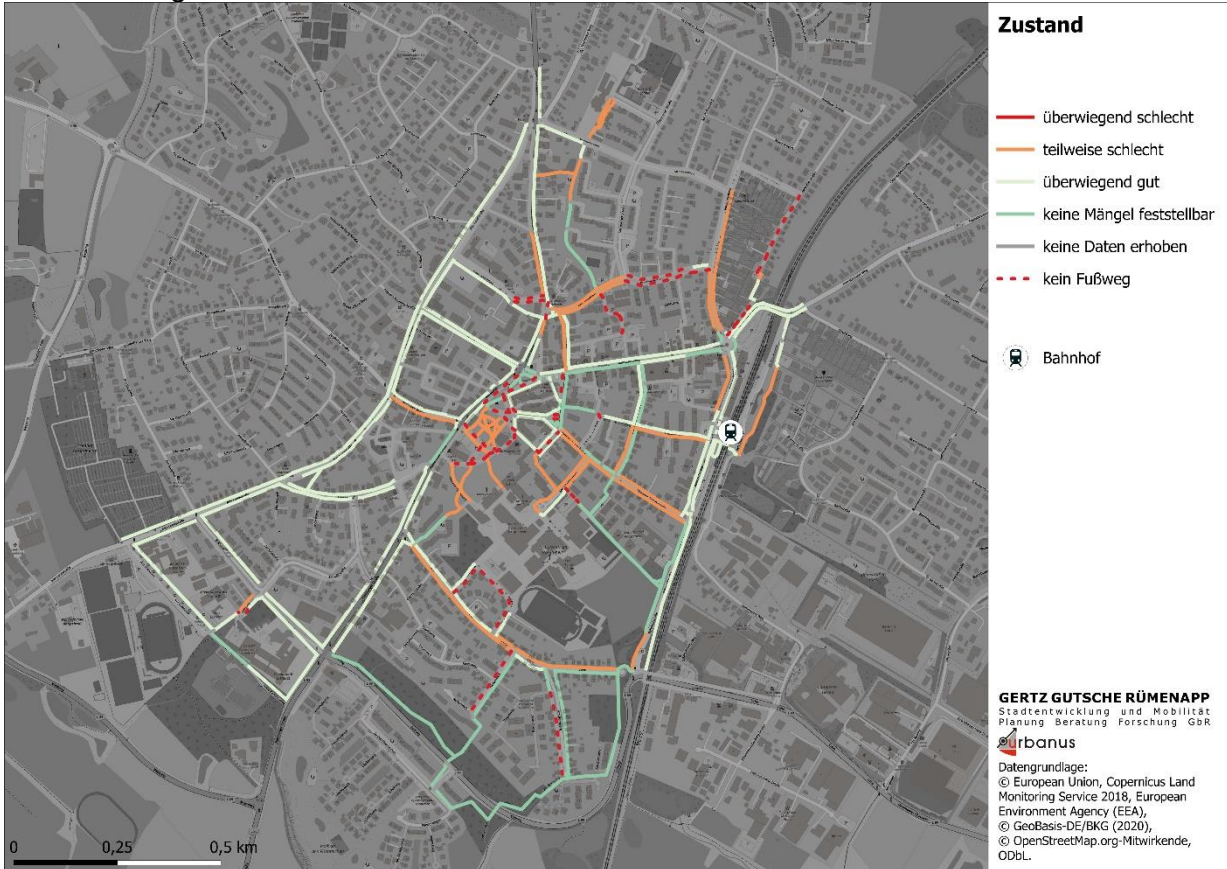
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Alte Landstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Am Steinkreuz</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Tremsbütteler Weg</p>
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Am Redder</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Tremsbütteler Weg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Am Schulzentrum</p>

Abbildung 4-7: Beispiele für Defizite im baulichen Zustand

Untersuchungsraum



Fokusraum

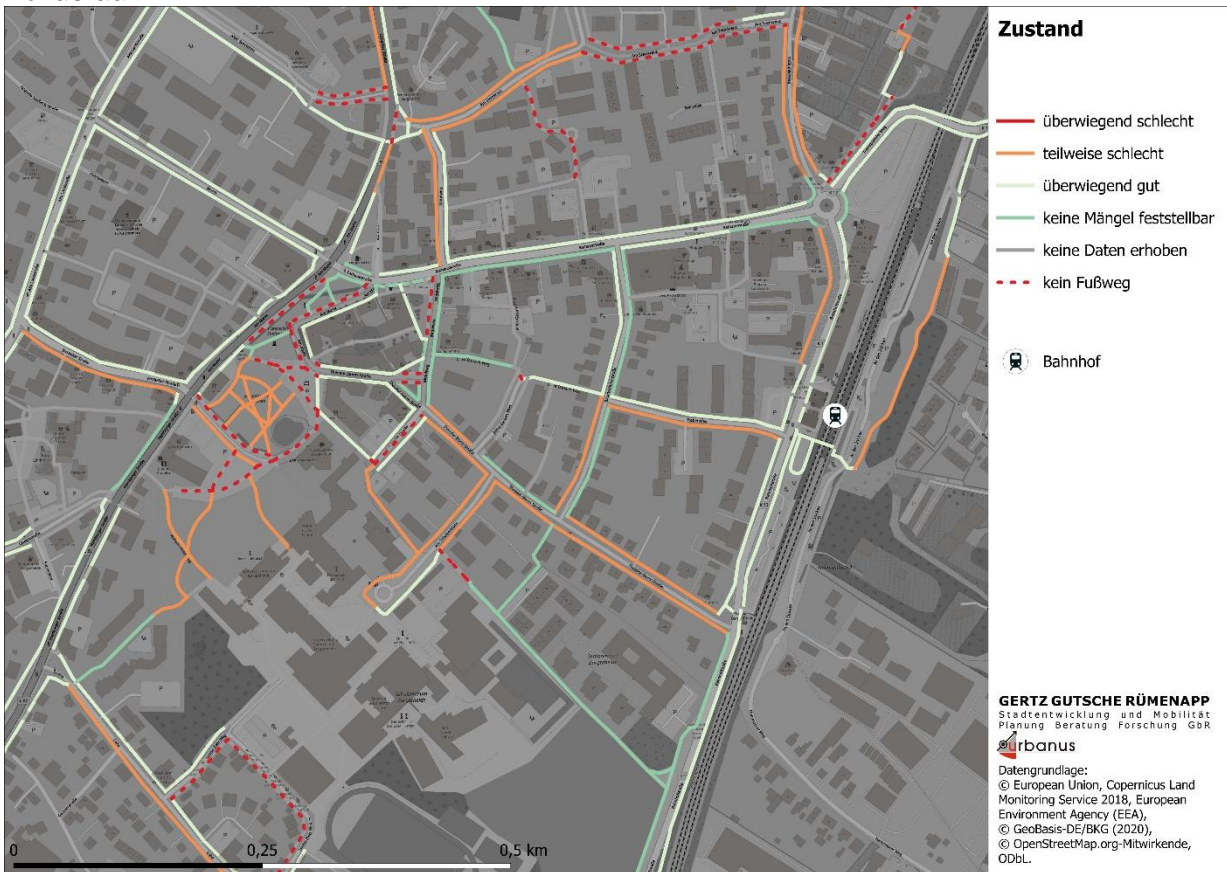


Abbildung 4-8: Kartografische Bestandsaufnahme des baulichen Zustandes

## Querungen

Die barrierefreie Gestaltung von Querungsanlagen ist ein wesentlicher Bestandteil für die sichere und konfliktfreie Fortbewegung von zu Fuß Gehenden.

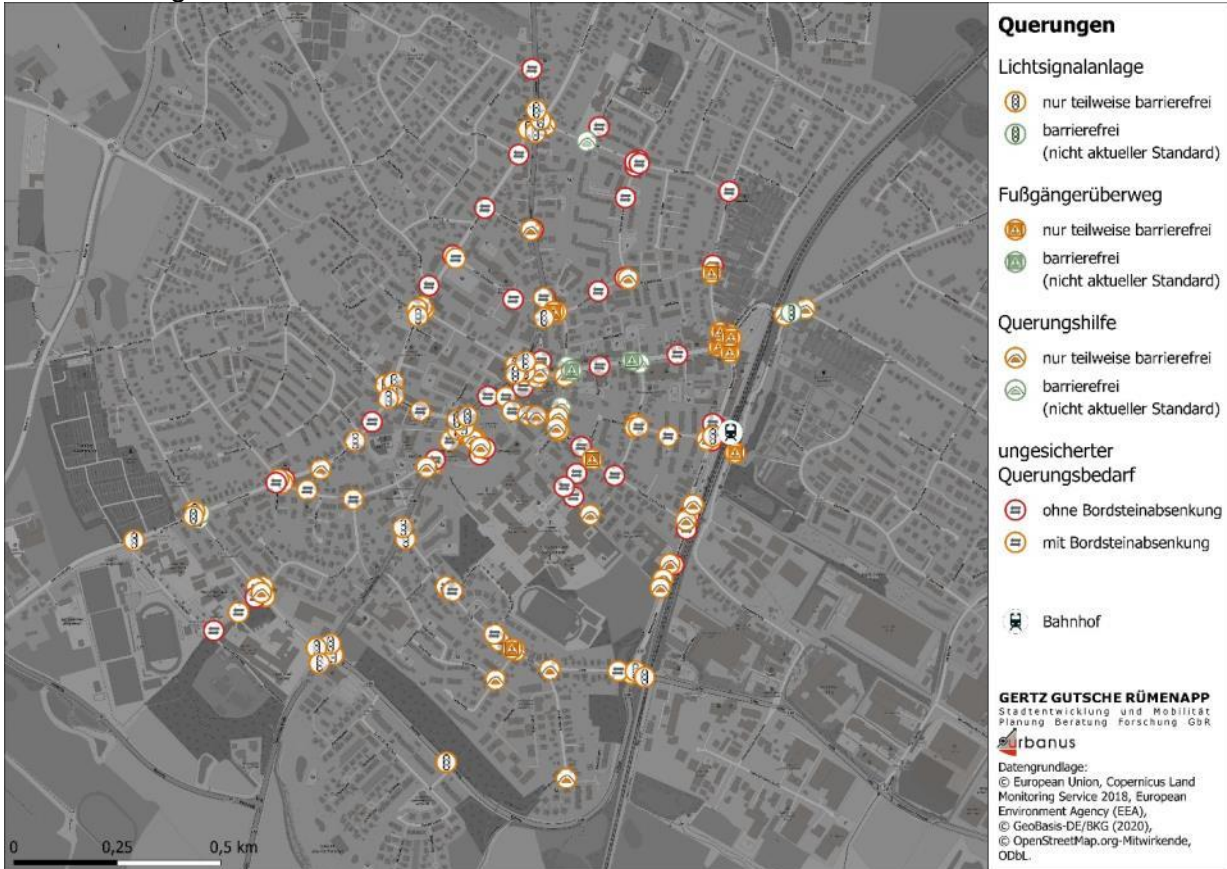
Viele der erhobenen Querungsstellen – ob durch eine Lichtsignalanlage (LSA, Ampel), einen Fußgängerüberweg (FÜW, Zebrastreifen) oder eine Querungshilfe markiert – verfügen über abgesenkte Borsteine, weisen jedoch nicht die notwendige Barrierefreiheit mit differenzierter Bordsteinhöhe und Leitsystem auf (siehe Kapitel 1.4). Das Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip wird bei keiner der untersuchten Querungsstellen in Bargteheide vollständig umgesetzt. Hier besteht ausgeprägter Nachholbedarf. Zu den Querungen gehören ebenfalls ungesicherte Querungen - Bordsteinabsenkungen in Bereichen mit erhöhtem Querungsbedarf. Insbesondere in den Wohnrandbereichen Bargteheides gibt es einige Bereiche, die zwar außerhalb dieses Untersuchungsraumes lagen, jedoch durch Nennung im Prozess der Bürgerbeteiligung für das räumliche Handlungskonzept berücksichtigt wurden. Auffallend ist, dass an einigen wichtigen Querungen in Bargteheide – wie in vielen anderen Städten dieser Größe bundesweit – gravierende Engstellen aufzufinden sind. Dies kann insbesondere an hochfrequentierten Straßen, die auch teilweise durch morgendlichen Schüler- und Pendlerverkehr geprägt sind, zu gefährlichen Situationen führen, wie z.B. an der Hamburger Straße (Höhe Utspann) oder die erst kürzlich gestaltete Querung an der Alten Landstraße / Eckhorst.

Auch werden Querungshilfen durch den ruhenden Verkehr oder andere temporäre Barrieren blockiert (wie z.B. Theodor-Storm-Straße). Es gibt aber auch gute Beispiele von Querungshilfen im Bargteheider Stadtgebiet, die ohne Verwendung der „offiziellen“ Bodenindikatoren, sondern durch Verwendung von „natürlichen“ Pflastersteinen auskommen - wie z.B. die Aufpflasterungen am Mittelweg, wenngleich der Zugang durch ein passendes Leitsystem und die unmittelbare Lage am Baumbestand noch nicht allumfassend barrierefrei ist.

		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Alte Landstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Bahnhofstraße, gemeinsamer Fuß-Radweg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Querungshilfe Mittelweg Fußweg</p>
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Hamburger Straße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Hamburger Straße, Gemeinsamer Fuß-Radweg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Theodor-Storm-Straße Verkehrsberuhigter Bereich</p>

Abbildung 4-9: Beispiele für Defizite an Querungen

Untersuchungsraum



Fokusraum

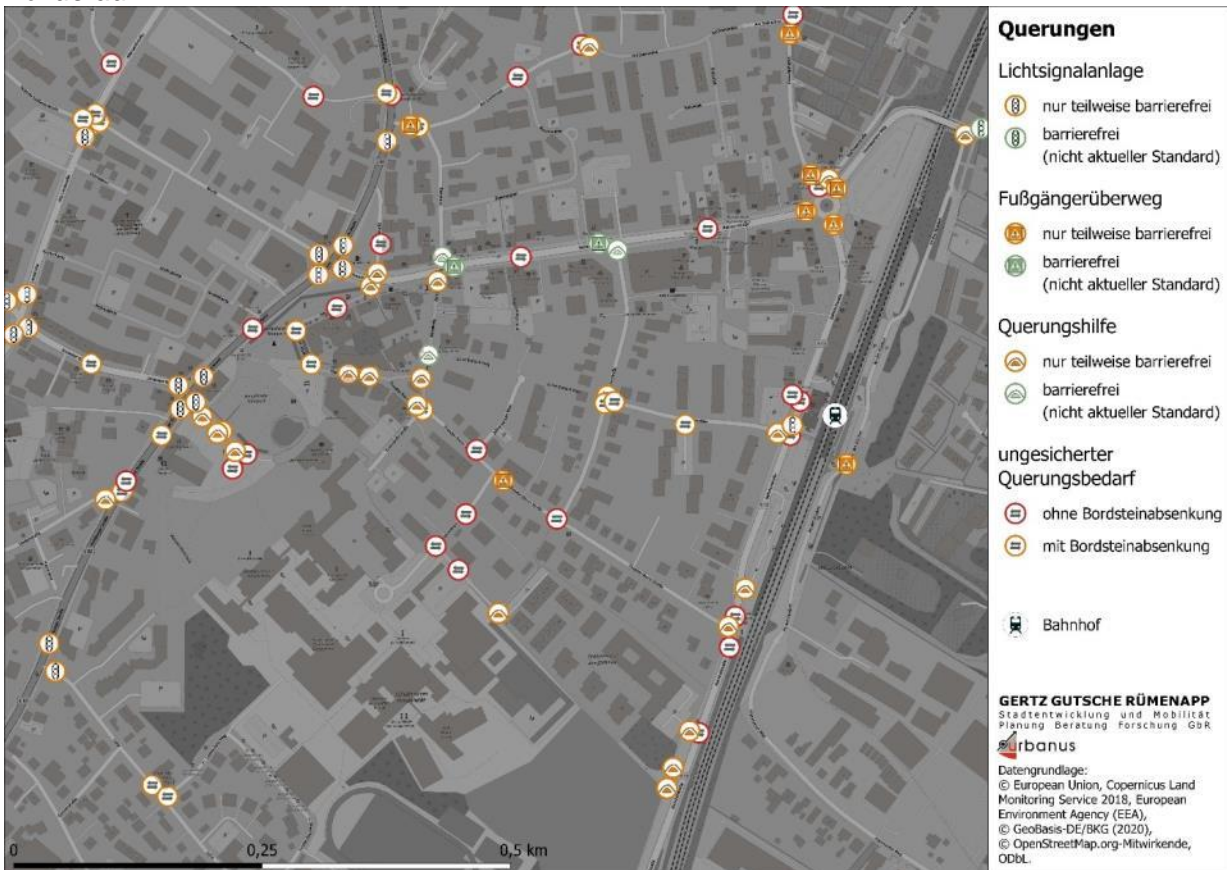


Abbildung 4-10: Kartografische Bestandsaufnahme von Querungen

Haltestellen

Der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen kommt bei den Themen Multimodalität und unabhängige/selbständige Fortbewegung – insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen - eine wichtige Rolle zu.

Zwar ist der Großteil der zentralen Ziele Bargtheides in fußläufiger Erreichbarkeit gelegen (siehe Kapitel 5.1). Aufgrund von Mobilitätseinschränkungen oder auch dem Bedarf von überregionalen Anbindungen ist der sichere Zugang zum Bus- und Bahnverkehr essentiell für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Auffallend ist, dass nur wenige Haltestellen Bargtheides über eine barrierefreie Ausstattung verfügen (vgl. Kapitel 1.4). Häufig fehlen Sitzgelegenheiten oder ein Schutz vor Witterung. Auch taktile Elemente sind nur im innenstadtnahen Bereich fragmentarisch vorhanden. Einzig die Haltestelle Am Markt entspricht überwiegend den Anforderungen von Barrierefreiheit, wenngleich auch hier das zubringende taktile Leitsystem noch fehlt.

<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Tremsbütteler Weg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Tremsbütteler Weg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Rathausstraße</p>
<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Alte Landstraße, Haltestelle Kirche</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Tremsbütteler Weg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Rathausstraße</p>

Abbildung 4-11: Beispiele von Bushaltestellen

### Sitzgelegenheiten

Anknüpfend an die barrierefreie Ausstattung der Haltestellen werden Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum hier gesondert betrachtet. Sitzgelegenheiten meint sowohl klassische Bänke mit Rückenlehne als auch informelle Möglichkeiten sich kurz auszuruhen, wie dies im Bereich der Grünanlage Rundlinge oder im Bereich von Wohngelegenden Mauervorsprünge sein können. Die Möglichkeit des Sitzens hat hier nicht nur Verweil- und Begegnungscharakter, sondern auch die Rolle den Aktionsraum und damit die selbständige Teilhabe von mobilitätseingeschränkten Personen zu vergrößern. Im Stadtzentrum gibt es mehrere Sitzgelegenheiten, wovon einige jedoch nur schwer für mobilitätseingeschränkte Personen zu erreichen sind, da sie entweder so gelegen sind, dass sie nur durch das Queren von Radwegen erreichbar sind (Bahnhofstraße) oder – wie im Falle der Theodor-Storm-Straße – ein Zugang durch ungünstige Pflasterung erschwert wird.

Im gesamten untersuchten Stadtgebiet lassen sich vereinzelt privat aufgestellte Sitzgelegenheiten finden (Rathausstraße, Mitfahrbank in der Theodor-Storm-Straße u.a.), was wiederum ein Indikator dafür ist, dass hier seitens der Bevölkerung ein erhöhter Bedarf besteht. Außerhalb des Zentrums sind Sitzgelegenheiten nur selten im Stadtbild zu finden (siehe Abbildung 4-13: Kartografische Bestandsaufnahme von Haltestellen/Sitzgelegenheiten). Eine Reihung alle 300m nach den aktuellen Empfehlungen der FGSV ist hier nicht gewährleistet.





		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Tremsbütteler Weg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Rathausstraße</p>	<p>Aufnahme, urbanus: 2023-03-20 Ort: Mittelweg / Theodor-Storm-Straße</p>
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-05 Ort: Bahnhofstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Bahnhofstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Am Markt</p>

Abbildung 4-12: Beispiele für Sitzgelegenheiten

Untersuchungsraum



Fokusraum

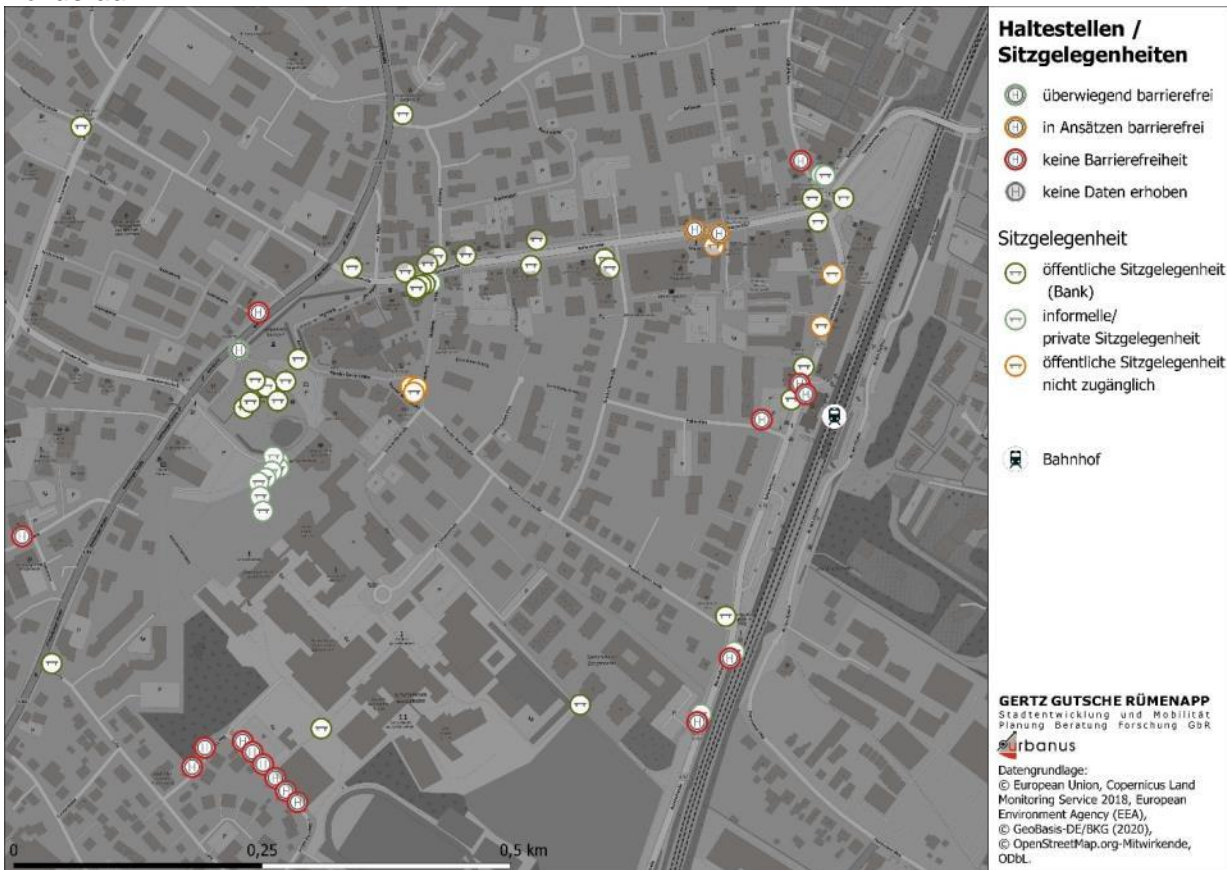


Abbildung 4-13: Kartografische Bestandsaufnahme von Haltestellen/Sitzgelegenheiten

Wegeführung / Orientierung

Für die Barrierefreiheit in öffentlichen Räumen spielt neben der Oberflächenbeschaffenheit auch die Ausstattung der Gehwege mit taktilen Leitelementen eine entscheidende Rolle. Wie in Kapitel 1.4 beschrieben, sollen die „offiziellen“ Rippen- und Noppenstrukturelemente nur an neuralgischen Punkten verwendet werden. Wichtig ist daher eine sichere und konfliktfreie Orientierung auch abseits dieser Teilräume.

Eine Wegeführung (z.B. über Bodenelementen oder Beschilderungen für zu Fuß Gehende) für den Fußverkehr ist in Bargteheide – wie in den meisten anderen Städten dieser Größe – nicht vorhanden. Während für den Radverkehr eine Wegweisung im Stadtgebiet sichtbar ist, wird sie für den Fußverkehr ausgespart. Ebenso sind taktile Elemente auf den Fußverkehrsanlagen vielfach nicht vorhanden oder entsprechen nicht aktuellen Standards, wie z.B. die Sicherheitsmarkierung zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Rathausstraße mit < 30 cm (FGSV). Auch einzelne Elemente des Stadtmobiliars werden nicht barrierefrei markiert.




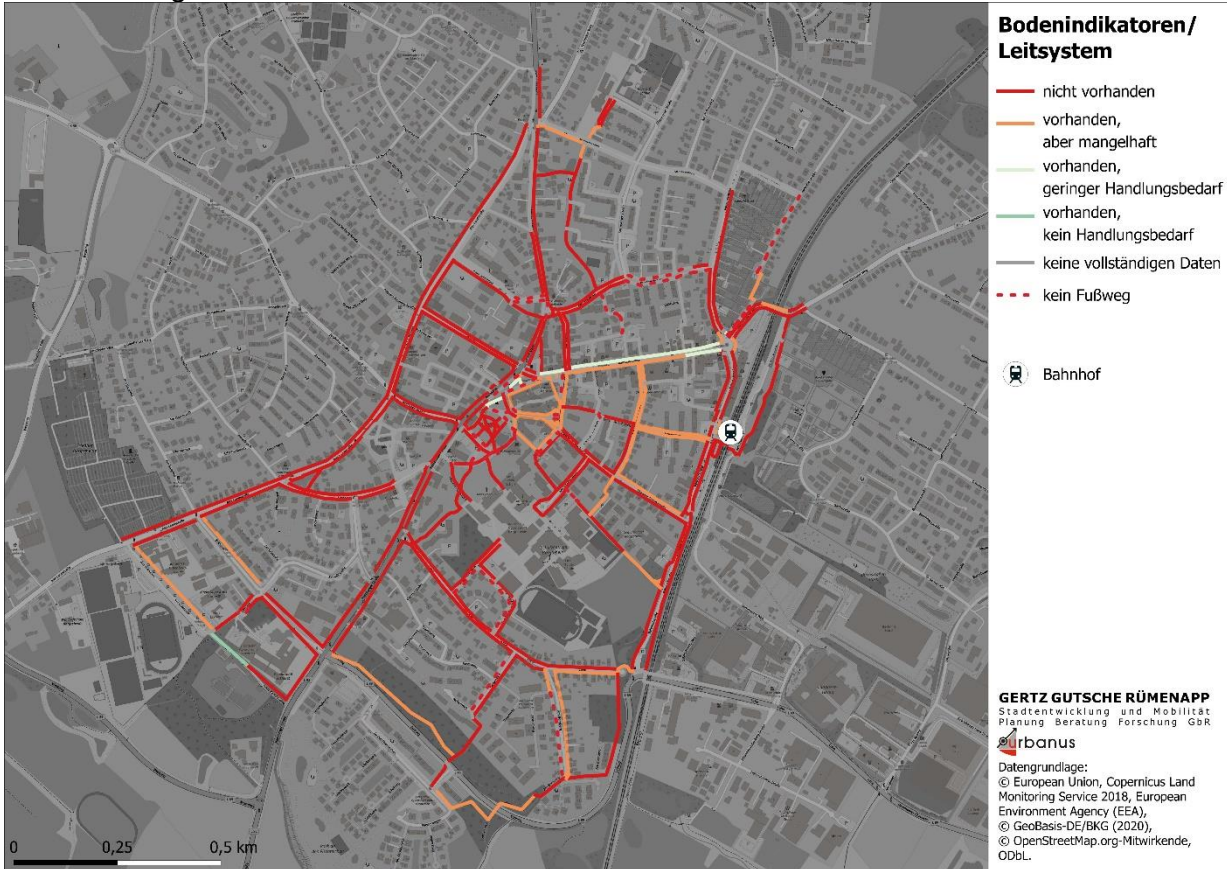
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Rathausstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Rathausstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Hamburger Straße</p>
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Lauenburger Straße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Am Markt</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Am Markt</p>

Abbildung 4-14: Beispiele von Wegeführungen

Untersuchungsraum



Fokusraum

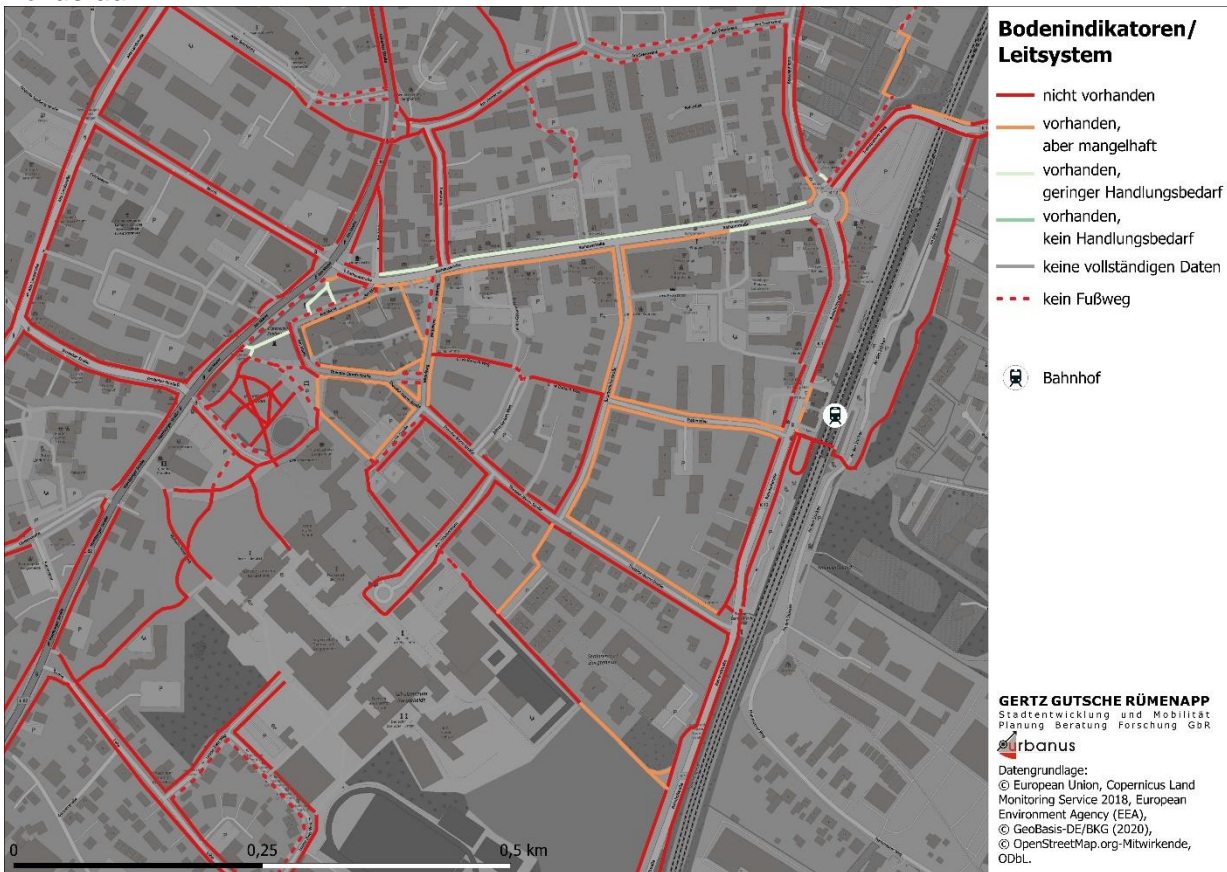


Abbildung 4-15: Leitsystem / Bodenindikatoren

Treppen/ Rampen

Aufgrund der günstigen Topographie Bartheides, lassen sich kaum größere Neigungen im Stadtgebiet ausfindig machen. Demzufolge konnten auch nur eine Handvoll Treppenanlagen oder Rampen betrachtet werden. Eine genaue Ermittlung der Neigung konnte im Rahmen dieses Vorhabens nicht durchgeführt werden und sollte Bestandteil nachfolgender umfangreicher Checks werden. Die Treppenanlage in der Rathausstraße verfügt über einen beidseitigen Handlauf und eine alternative Rampe für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Einzig farbliche Markierungen sowie ein entsprechendes Leitsystem zur Treppe/Rampe mit Bodenindikatoren fehlt.






		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Tremsbütteler Weg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Baumschulenweg</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: östliche Bahnhofsausgang</p>
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Rathausstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Rathausstraße</p>	

Abbildung 4-16: Beispiele von Treppen / Rampen

Beleuchtung

Die Beleuchtung öffentlicher Räume ist nicht nur ein wichtiges Thema der Barrierefreiheit, sondern auch der sozialen Sicherheit. Unbeleuchtete Straßen- oder Parkräume, sind für überwiegende Teile der Bevölkerung zu Fuß Angsträume. Kann eine ausreichende Beleuchtung sichergestellt werden, so hat dies einen positiven Einfluss auf das (subjektive) Sicherheitsempfinden.

Im Rahmen des Projektes konnte keine detaillierte Prüfung der Beleuchtungen nach den DIN EN 13201, DIN 5044, DIN 67523, DIN 18024-1 erfolgen, dies sollte – ähnlich der Neigungsermittlung - Bestandteil nachfolgender umfangreicher Checks sein. Während der nächtlichen Begehungen konnten einzelne Teilräume ermittelt werden (siehe Abbildung 4-18: Kartografische Bestandsaufnahme von Beleuchtungssituationen), die entweder durch fehlende oder defekte Leuchtmittel nicht ausreichend beleuchtet waren (z.B. Grünzug entlang des Südrings / am Schwimmbad). Darüber hinaus wurden im Prozess der Bürgerbeteiligung auch Bereiche hinter dem Utspann oder nördlich hinter dem Seniorenheim genannt.





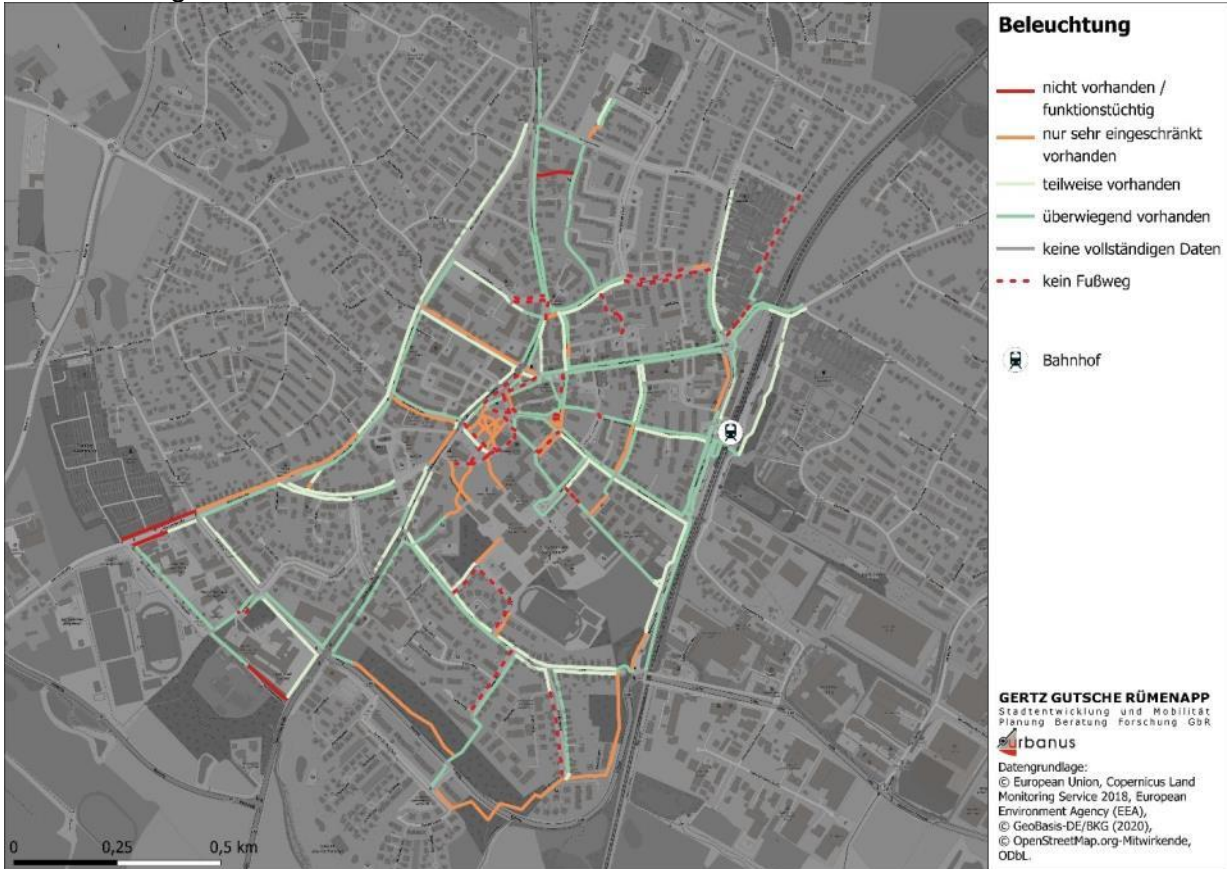
	
<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Alte Landstraße Höhe Kung Fu</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: parallele Wegeführung zum Südring</p>
	
<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Schwimmbad</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-15 Ort: Buschkoppel</p>

Abbildung 4-17: Beispiele von Beleuchtungssituationen

Untersuchungsraum



Fokusraum

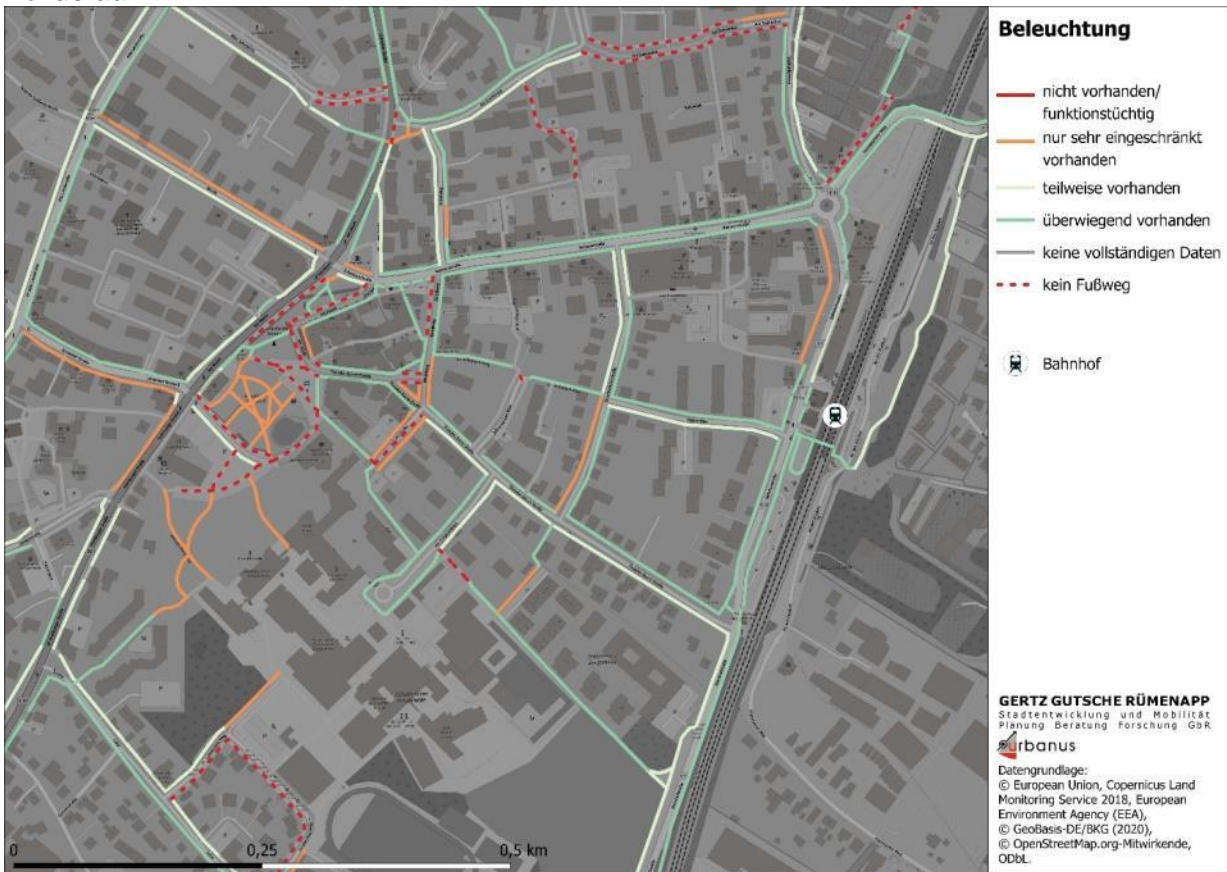


Abbildung 4-18: Kartografische Bestandsaufnahme von Beleuchtungssituationen

Aufenthaltsqualität

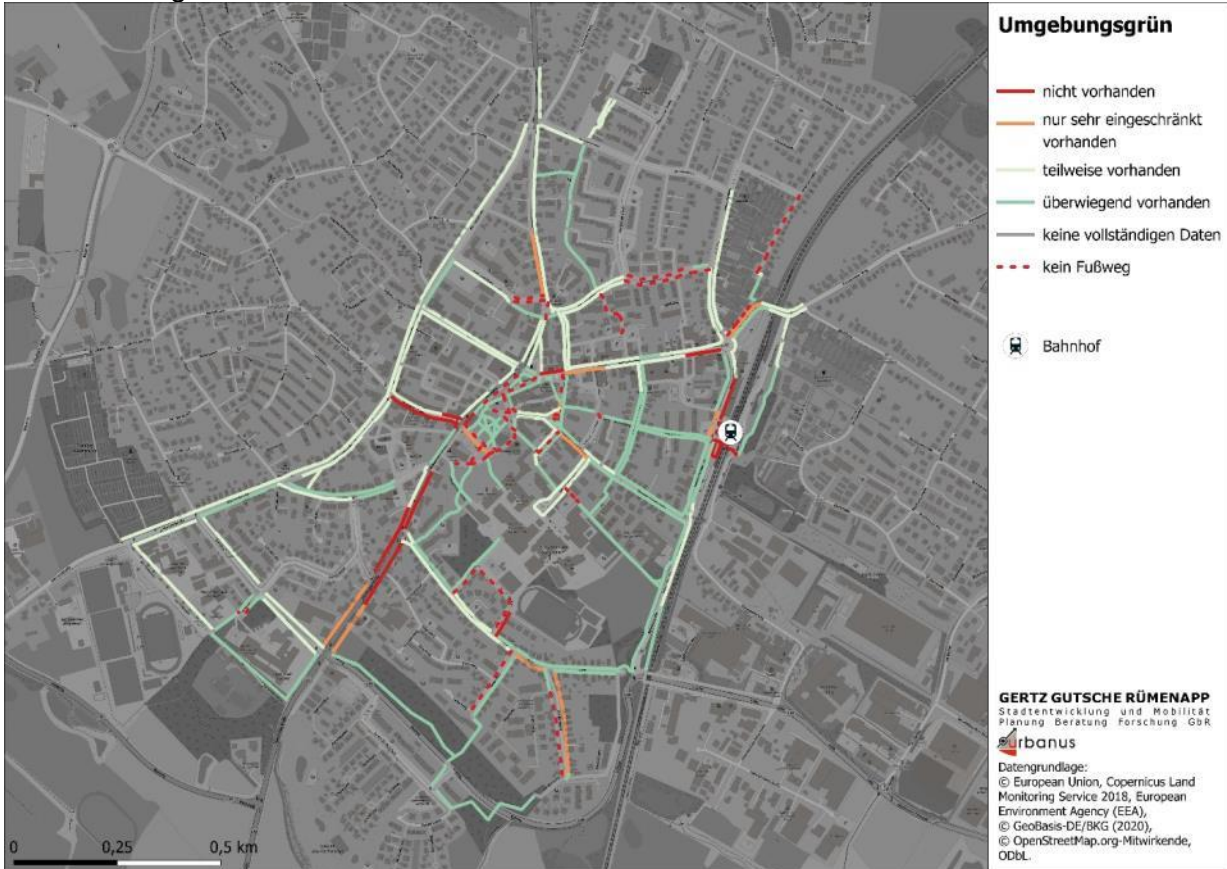
Die Rolle der Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen – nicht nur Plätzen zum Verweilen – kommt in der aktuellen Fußverkehrsförderung eine zentrale Rolle zu. Die Menschen sollen sich im Straßenraum willkommen und sicher fühlen. Häufig ist dieser Raum jedoch durch erheblichen Verkehrslärm und Stress geprägt.

In Bargteheide ist auffallend, dass die wenigen Grün- und Erholungsflächen, über die Bargteheide verfügt, durch ruhenden Verkehr stark segregiert und nur schwer zugänglich sind. Dies trifft insbesondere auf die Grünfläche rund um den Markt nahe dem Schulzentrum zu. Hier besteht ein großes Potenzial Bargteheides, dieses Flächenpotenzial für den Rad- und Fußverkehr zu ertüchtigen und ein flächensparenderes Parkraummanagement zu betreiben.

		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Am Markt</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-09-07 Ort: Rathausstraße</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-08-02 Ort: Parkplatz Bahnhofstraße/Tremsbütteler Weg</p>
		
<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-05 Ort: Am Markt</p>	<p>Aufnahme, GGR: 2022-12-05 Ort: Theodor-Storm-Straße</p>	

Abbildung 4-19: Beispiele zur Aufenthaltsqualität

Untersuchungsraum



Fokusraum

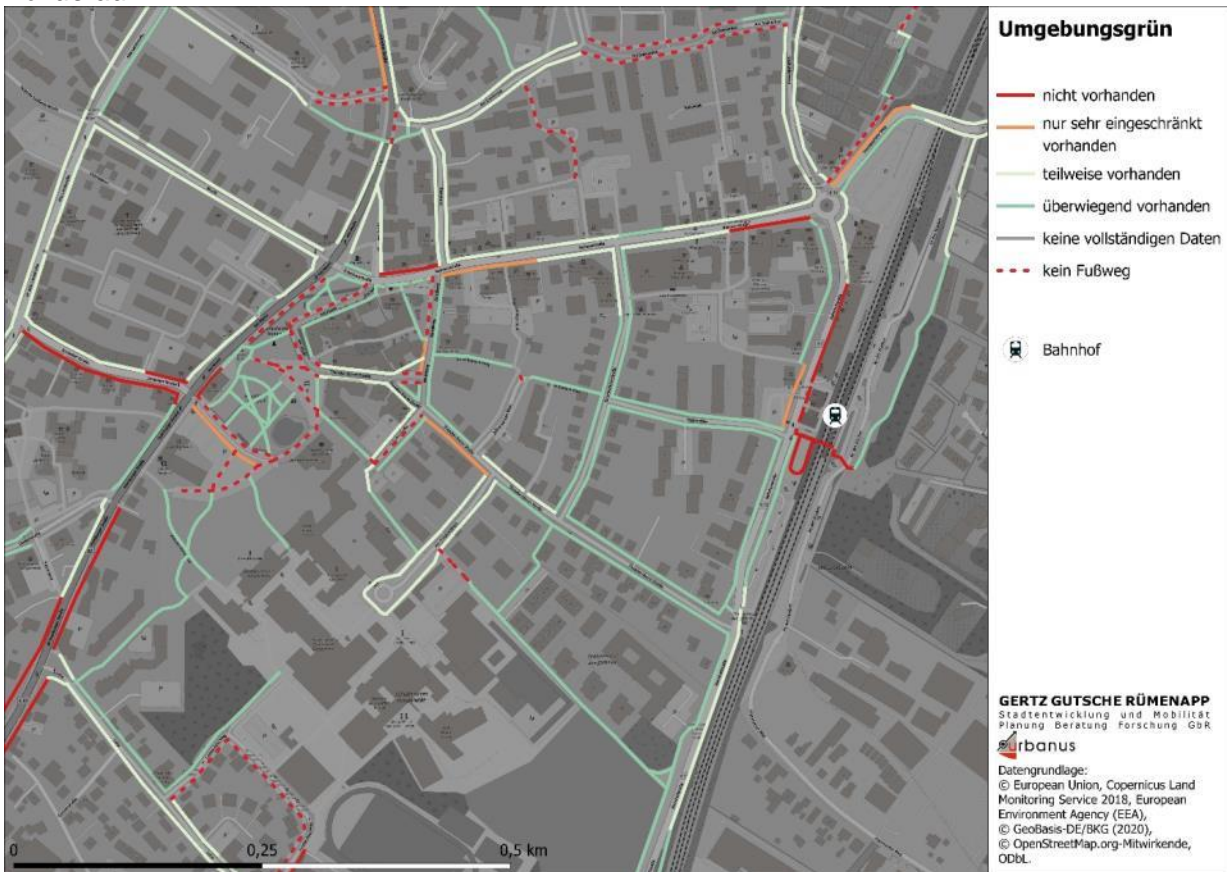


Abbildung 4-20: Kartografische Bestandsaufnahme zu Umgebungsgrün

### 4.3 Radverkehr

Radfahren ist in Bargteheide derzeit in der Gesamtschau noch zu wenig attraktiv und weist verbreitet Defizite und Konfliktpotenziale mit dem Kfz-Verkehr auf, aber auch mit dem Fußverkehr bei der Seitenraumnutzung und auf selbstständig geführten Geh- und Radwegen. Auch wenn die Radwegebenutzungspflicht auf Grundlage der neuen Rechtsprechung bereits auf einigen Streckenabschnitten aufgehoben wurde, wird häufig ungeregelt mit dem Fahrrad gefahren und gequert, selbst entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. Teilweise führt die Aufhebung der Benutzungspflicht zu neuen Konflikten vor allem mit dem Kfz-Verkehr, wenn flankierende Maßnahmen für die Fahrbahnnutzung ausbleiben. Vielfach wird die Aufhebung der Benutzungspflicht auch einfach ignoriert. Nachfolgend sind die Ergebnisse der Bestandsanalyse für den Radverkehr zusammenfassend dargestellt.

#### Qualitäten / Stärken / Chancen

Auch in der Stadt Bargteheide gibt es einige positive Ansätze und Aktivitäten, die eine Radverkehrsförderung und einen höheren Anteil des Radverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl unterstützen, und die es zu stabilisieren und weiterzuentwickeln gilt.

- Mitgliedschaft in der RAD.SH,
- kompaktes Siedlungsgefüge mit kurzen Entfernungen im Stadtgebiet,
- naturräumlich ansprechend Freizeitrouten, derzeit aber nur teilweise alltagstauglich,
- diverse alternative Routenführungen über Tempo-30-Zonen,
- moderate Kfz-Belegungen im Gemeindestraßennetz.

Positiv sind die potenziellen Radrouten abseits des übergeordneten Straßennetzes auf selbstständig geführten Geh- und Radwegen. Hervorzuheben sind hier vor allem der abgesetzte Radweg am Südring, die Verbindung durch den Bachstraßenpark und der Verbindungsweg zwischen Lauenburger Straße und Am Steinkreuz, die intensiv vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Es gilt aber zu bedenken, dass mit einer weiteren Verbreitung von Pedelecs, Lastenfahrrädern und ggf. weiteren Radfahrzeugen auch die Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr zunehmen.

#### Netzdurchlässigkeit

In Bargteheide gibt es diverse kleinteilige Wegeverbindungen mit wenig oder ohne Kfz-Verkehr, die wichtige potenzielle Netzschlüsse und Ergänzungen für den Radverkehr darstellen. Diese Verbindungen haben eine besondere Bedeutung für den Radverkehr, weisen aber teilweise nur wassergebundene Beläge mit unterschiedlichen Zuständen auf, sind teilweise nicht beleuchtet und auch mit Konfliktpotenzialen mit dem Fußverkehr behaftet. Hier wären im Einzelfall Maßnahmen zur Ertüchtigung für den Radverkehr insbesondere Ausbau, Belagsgestaltung und Beleuchtung sowie ggf. auch Lückenschlüsse zu prüfen. Teilweise fehlen noch Hinweise in der Beschilderung insbesondere bei Sackgassen, die für den Radverkehr durchlässig sind oder Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Auch bei Umlaufsperrern bzw. Umlaufgittern wird der Radverkehr zum Teil unnötig behindert. Dort wo diese für zwingend für erforderlich gehalten werden, gibt es gestalterische Möglichkeiten für mehr Radverkehrsfreundlichkeit. In jedem Fall ist eine systematische Überprüfung im Rahmen von Verkehrsschauen angebracht.

## **Radverkehrsanlagen und Radführung**

Auffällig sind die verbreiteten Brüche und Transparenzdefizite in der Radverkehrsführung. Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in einigen übergeordneten Straßen hat noch nicht zu nachhaltigen Verhaltensänderungen bei den Radfahrenden geführt, da u.a. versäumt wurde, die Führung auf der Fahrbahn durch flankierende Maßnahmen attraktiver und subjektiv sicherer zu gestalten. Im Zusammenhang mit den überwiegend schmalen Seitenräumen im Straßennetz ergeben sich daraus verbreitet Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr, aber auch mit dem Kfz-Verkehr an Knotenpunkten und Grundstücksausfahrten. Mit zunehmender Verbreitung von Pedelecs werden sich diese Konfliktpotenziale ausweiten. Hinzu kommen ungesicherte bzw. unflankierte Führungswechsel beispielsweise zwischen Zweirichtungsradwegen und richtungstreuer Führung auf der Fahrbahn.

Für eine gemeinsame Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr sind die meisten Seitenräume im übergeordneten Straßennetz, aber auch viele eigenständig geführte, gemeinsame Geh- und Radwege unterdimensioniert. Auch die in der Regel als gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr ausgewiesenen Radwege oder für den Radverkehr freigegebenen Gehwege an klassifizierten Straßen sowie die zugehörigen außerörtlichen Anschlussstrecken sind mit meist 2 m Breite nicht mehr richtlinienkonform.

Von Vorteil für den Radverkehr sind die Tempo-30-Zonen, die schon fast flächendeckend für die Wohngebiete umgesetzt sind. Hier wurden teilweise auch ergänzende bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt, die allerdings nicht alle die Anforderungen des Radverkehrs berücksichtigen wie beispielsweise bei Fahrbahneinengungen oder Aufpflasterungen.

## **Knotenpunkte, Überquerungsstellen und Führungswechsel**

Knotenpunkte weisen in der Regel das größte Konfliktpotenzial im Radverkehrssystem auf, das im ungünstigen Fall auch zu konkreten Unfallrisiken führt. Ebenso sensibel für den Radverkehr sind Führungswechsel und Überquerungsstellen. Insgesamt lässt sich in Bargteheide bei diesen Elementen des Verkehrssystems noch Nachholbedarf erkennen.

Bei einigen Knotenpunkten werden die Belange des Radverkehrs zugunsten einer leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs mit großzügigen und unübersichtlichen Knotenflächen (z.B. L82 / Alte Landstraße, L82 / Südring) oder freilaufenden Rechtsabbiegern (z.B. L82 / Westring) immer noch vernachlässigt. Es fehlt teilweise an gut gekennzeichneten bzw. transparenten Radführungen (z.B. mit eingefärbten Furten) und attraktiven Überquerungsmöglichkeiten, ggf. auch mit eigenen Lichtsignalgebern für den Radverkehr.

Ein weiteres Problem stellen die Übergänge von den Außerortsführungen (in der Regel als gemeinsame Geh-Radwege in Zweirichtungsführung) in die Ortslage (im künftigen Regelfall richtungstreue Führung überwiegend in der Fahrbahn) dar. Hier fehlen für die Radfahrenden nachvollziehbare und gesicherte Führungswechsel (z.B. mit Fahrbahnteilern / Mittelinseln oder auch Kreisverkehren), die auch zur gestalterischen Kennzeichnung der Ortseingänge und zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden können.

Gerade mit den Schwächen an Knotenpunkten und bei Führungswechseln werden vor allem die schwächeren bzw. unsicheren Verkehrsteilnehmenden wie Kinder und ältere Menschen benachteiligt und von einer Radnutzung abgehalten. Teilweise lassen sich vorhandene Defizite bereits mit überschaubarem Aufwand beseitigen oder abmildern, so dass sich hier auch Ansatzpunkte für kurzfristige Aktivitäten ergeben, die beispielsweise im Rahmen von Verkehrsschauen aufgenommen und abgestimmt werden können:

- Eingeschränkte Sichtverhältnisse an Knotenpunkten und Grundstücksausfahrten,
- fehlende oder verblasste Furtmarkierungen,
- fehlende Absenkung von Bordsteinen an Überquerungsstellen mit Radwegen.

Im Übrigen gehen die Defizite an Knotenpunkten und bei Überquerungsstellen meist auch zu Lasten des Fußverkehrs.

### Fahrradparken

Auch beim Fahrradparken bestehen in Bargteheide ausgeprägte Defizite bei fast allen Verkehrszielen und Zielbereichen insbesondere in Bezug auf die Abstellqualität. Dies gilt selbst für öffentliche Einrichtungen, aber für das Fahrradparken bei den Gewerbebetrieben und beim Einzelhandel. Nicht mehr akzeptable Vorderradhalter sind leider noch stark verbreitet. Andere Komfortmerkmale wie ansprechende Überdachungen und gesicherte Abstellmöglichkeiten fehlen derzeit weitgehend. Mit der absehbaren Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und den Aufwertungen im Projektgebiet der Städtebauförderung sollten sich zumindest in diesen Bereichen mittelfristig Verbesserungen ergeben.



Abbildung 4-21: Beispiele für Defizite beim Fahrradparken in Bargteheide

#### 4.4 Betrachtung ausgewählter übergeordneter Straßenzüge mit Fokus Radverkehr

Ergänzend zur übergreifenden Problemanalyse und den allgemeinen sektoralen Betrachtungen für den Fuß- und Radverkehr werden im Folgenden noch ausgewählte Straßen des übergeordneten Straßennetzes einer Bestandsanalyse aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs unterzogen, um die Defizite räumlich weiter zu konkretisieren.



Abbildung 4-22: Bestandsaufnahme Lohe / Südring L89

- Zu schmaler Geh- und Radweg mit Zweirichtungsführung und Benutzungspflicht an der Lohe
- Engpass an der Bahnbrücke mit fehlender Überquerungsmöglichkeit zum bahnparallelen Bapuweg
- Handlungsbedarf an den Knoten Bahnhofstraße, Hammoorer Weg, Am Redder mit unzureichend gestalteten und tlw. fehlenden Überquerungsmöglichkeiten
- Teilweise unübersichtliche Führung des abgesetzten Geh-Radweges am Südring mit Ausbaubedarf als Hauptroute und schlechter Anbindung an Nelken- und Rosenweg
- Wenig transparente Schnittstelle / Übergang am Knoten Südring / Hamburger Straße
- Unbeleuchteter Weg nach Hammoor



Abbildung 4-23: Bestandsaufnahme Hamburger Str. / Lübecker Str. L82

- Unklare Radführung mit derzeit weitgehender Meidung der Fahrbahnnutzung
- Wechselnde, teilweise enge Seitenräume insbesondere auf der Straßenostseite
- Zusätzliche Einengung der Seitenräume durch Straßenbegleitgrün
- Ausgeprägte Konfliktpotenziale im Seitenraum u.a. an Bushaltestellen und Grundstücksausfahrten (z.B. Tankstelle)
- Handlungsbedarf an den Knoten Südring, Lohe, Lindestraße, Jersbeker Str. und Alte Landstraße
- Unzureichende Überquerungsmöglichkeiten und Überquerungsqualitäten beispielsweise am Knoten L82 / Lohe



Abbildung 4-24: Bestandsaufnahme Alte Landstraße

- Belagswechsel und abschnittsweise ausgeprägte Belagsmängel im Seitenraum
- Fahrbahnführung wird bisher wenig genutzt
- Untauglicher einseitiger und wechselnder Schutzstreifen mit fehlender Gestaltung der Knotenanschlüsse / -übergänge
- Subjektiv hohe Kfz-Geschwindigkeiten und kritische Überholmanöver von Radfahrenden
- Ausgeprägte Konflikte im Seitenraum Fuß-Rad insbesondere auf den Hauptschulwegen
- Kritische Situation im Bereich der Schule einschließlich Einmündung am Volkspark,
- Handlungsbedarf an den Knoten Lübecker Straße, Wurth, Jersbeker Weg und Lindenstraße
- Unzureichende Überquerungsmöglichkeiten und Überquerungsqualitäten
- Unbeleuchteter Weg nach Ammersbek



Abbildung 4-25: Bestandsaufnahme Jersbeker Straße

- Nur einseitiger Schutzstreifen mit unzureichendem Anschluss am Knoten Alte Landstraße
- Regelmäßiges Überfahren und Beparken des Schutzstreifens
- Kfz überholen teilweise mit hoher Geschwindigkeit und zu geringem Seitenabstand
- Schlecht gestalteter Führungswechsel am Kreisverkehr Westring
- Verbesserungsbedürftige Verknüpfung Neue Straße – Verbindungsweg An der Rennbahn
- Unbeleuchteter Weg nach Jersbek



Abbildung 4-26: Bestandsaufnahme Tremsbütteler Weg K12

- Fahrbahnführung wird bisher kaum genutzt
- Schmalere Gehweg auf der Straßensüdseite
- Konfliktpotenzial Fuß-Rad im Seitenraum durch intensive Nutzung des Radverkehrs insbesondere zum Schulanfang und –ende
- Konfliktpotenzial durch viele Grundstücksausfahrten
- Fehlende Gestaltung des Führungswechsels am Ortseingang
- Fehlende Überquerungsstelle zwischen Pommernstraße und Erlenweg
- Handlungsbedarf am Knoten Déviller Straße (ggf. in Kombination mit Führungswechsel)
- Unbeleuchteter Weg nach Tremsbüttel



Abbildung 4-27: Bestandsaufnahme Rathausstraße

- Unklare Radführung und Führungswechsel (auch am Kreisverkehr)
- Weitgehende Meidung der Fahrbahnführung durch Konflikte mit dem Kfz-Verkehr
- Starkes Konfliktpotenzial beim Radfahren auf den Gehwegen
- Einengung des Gehweges durch Einbauten / Stadtmobilar im Seitenraum
- Konfliktpotenzial durch ein- und ausparkende Kfz sowie durch Grundstücks- / Parkplatzzufahrten
- Teilweise kritisches Schrägparken
- Unzureichende Überquerungsqualitäten
- Schlechte Radverbindung nach Norden / Am Steinkreuz
- Defizite bei der Aufenthaltsqualität (u.a. Sitzgelegenheiten)
- Fehlende und wenig komfortable Fahrradabstellanlagen

## 4.5 Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der Stadt Bargteheide das zu-Fuß-gehen und das Radfahren vielerorts zu wenig attraktiv ist und die bestehenden Defizite indirekt auch die Kfz-Nutzung fördern. Beim Fußverkehr fehlt vor allem eine systematische und beschleunigte Umsetzung der Barrierefreiheit, die neben ausreichende Abmessungen und Belagsgestaltungen auch Aspekte wie Beleuchtung und Überquerungsmöglichkeiten umfasst. Auch beim Radverkehr gibt es derzeit zu wenig gut nutzbare und subjektiv sichere Radführungen. Ein erhebliches Konfliktpotenzial stellt die gemeinsame Nutzung der meisten Seitenräume durch den Fuß- und Radverkehr dar. Die Konflikte werden hier mit zunehmendem Aufkommen im Fuß- und Radverkehr sowie mit der Verbreitung neuer Fahrzeugtypen im Radverkehr weiter zunehmen, so dass eine sukzessive Entflechtung von Fuß- und Radverkehr unumgänglich wird.

Bei allen übergeordneten Straßen im Stadtgebiet gibt es ausgeprägten Handlungsbedarf, um gute Qualitäten für die Nahmobilität herzustellen und vor allem in der Kernstadt das Radfahren auf der Fahrbahn durchgehend sicher und komfortabel zu machen. Insbesondere Entsprechende Maßnahmen müssen allerdings durch den Kreis Stormarn genehmigt und angeordnet werden. Die meisten Knoten sind nicht fuß- und radverkehrsfreundlich gestaltet, sondern meist Kfz-orientiert. Teilweise fehlen auch weitere Überquerungsstellen, um die Fuß- und Radrouten möglichst umwegarm anzulegen.

Im untergeordneten Straßennetz besteht zwar bereits ein hoher Anteil an Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen, teilweise bestehen aber Sanierungsbedarfe der Fahrbahnen und Seitenräume sowie Konflikte mit dem ruhenden Verkehr.

Zur Einordnung der Handlungsbedarfe und auch im Hinblick auf die Entwicklungspotenziale für Bargteheide ist festzustellen, dass attraktive Führungen für den Fuß- und Radverkehr bei den übergeordneten Straßen mit Eingriffen in die Straßenraumgestaltung, weiterer Verkehrsberuhigung und flankierenden Maßnahmen zur Sicherung der Fahrbahnführung verbunden sind. Eine große Herausforderung sind hierbei vor allem die noch relativ hohen Kfz-Belegungen und die Schwerverkehre insbesondere auf der L82 als zentrale Nord-Süd-Straßenachse. Teilweise lassen die Straßenraumbreiten auch keine für alle Verkehrsmittel gleichermaßen attraktive Flächenaufteilung zu, so dass hier Abwägungen vorzunehmen und ggf. Prioritäten zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs zu setzen sind. Der Verlängerung bzw. Schließung des Westringes kommt für die Handlungsspielräume zum Fuß- und Radverkehr eine große Bedeutung zu.

Speziell der Fußverkehr ist bislang eher ein Randthema in der Verkehrsplanung. Er ist auf Verkehrsflächen häufig „zu Gast“, eine einheitliche und durchgängige Wegeführung fehlt vielfach, Exemplarisch dafür ist der Bereich Marktplatz. Dieser ist als verkehrsberuhigter Bereich angelegt, wird aber vorwiegend als Parkplatzfläche genutzt, auch die Orientierung fällt schwer. Insbesondere dieses Areal rund um die Parkanlage eignet sich sehr gut, um für die Bargteheider Bevölkerung nicht nur einen Ort zum Verweilen und des Austausches zu schaffen, sondern auch, um zentrale Fußverbindungen deutlich aufzuwerten. Generell bieten die eigenständigen und begrünten Wege Bargteheides - unter der Gestaltungsprämisse Vermeidung von Angsträumen – eine Chance attraktive Wegführungen umzusetzen. Viele (auch nicht gekennzeichnete) Barrieren im Bewegungsraum der Fußgänger wie Mülleimer, Beschilderungen, parkende Autos oder auch Knotenpunkte machen deutlich, dass noch keine umfangreiche Sensibilisierung für Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung besteht.

## **5 Leitbild für die Förderung der Nahmobilität in Bargteheide**

### **5.1 Übergeordnete Ziele und Vorgaben**

Neben den Zielsetzungen der Stadt Bargteheide in Bezug auf die Nahmobilität, die sich verstärkt auch auf die örtliche Situation beziehen, gibt es einige weitere Ziele und Vorgaben, die Einfluss auf die Gestaltung der Nahmobilität haben und generell die Weichen für eine nachhaltige Mobilität und die Klimawende stellen.

#### **Klimaschutz**

Dem Umwelt- und Klimaschutz kommt als übergreifendes Querschnittsthema und gesellschaftliche Herausforderung eine herausragende Bedeutung zu. Auch die Stadt Bargteheide entwickelt Strategien und Konzepte, um den Klimawandel zu stoppen. Schon 2012 wurde ein integriertes Klimaschutzkonzept erstellt. Im Jahr 2022 hat die Stadtvertretung die ambitionierte Zielsetzung „Klimaneutralität bis 2035“ beschlossen. Die Förderung klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität bildet eine wichtige Säule, die Klimaneutralität zu erreichen. Der Fuß- und Radverkehr als umweltfreundlichste und stadtverträglichste Verkehrsträger sind wiederum zentrale Handlungsfelder in einem klimafreundlichen Mobilitätskonzept und können bei entsprechender Förderung einen deutlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

#### **Ab auf´s Rad – Radverkehrsförderung auf Bund-, Landes- und Kreisebene**

Der Radverkehr leistet einen nachhaltigen Beitrag zur Sicherung klimafreundlicher, nachhaltiger Mobilität und zur Erhöhung der Lebens- und Verkehrsqualität in Städten und im ländlichen Raum. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP), der die Vision vom „Fahrradland Deutschland 2030“ hinterlegt, hat die Bundesregierung eine neue Offensive für den Radverkehr gestartet. Auch das Land Schleswig-Holstein engagiert sich verstärkt für den Radverkehr und hat 2020 eine landesweite Radstrategie mit dem Titel "Ab aufs Rad im echten Norden" beschlossen, die eine deutliche Aufwertung für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus mit einer Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 30% verfolgt. Von besonderer Bedeutung für die Stadt Bargteheide ist das 2023 beschlossene Radverkehrskonzept des Kreises Stormarn. Im Radverkehrszielnetz sind alle klassifizierten Straßen enthalten und mit Qualitätsstandards hinterlegt. Diese Konzeption ist auch in die Radverkehrskonzeption für Bargteheide eingeflossen.

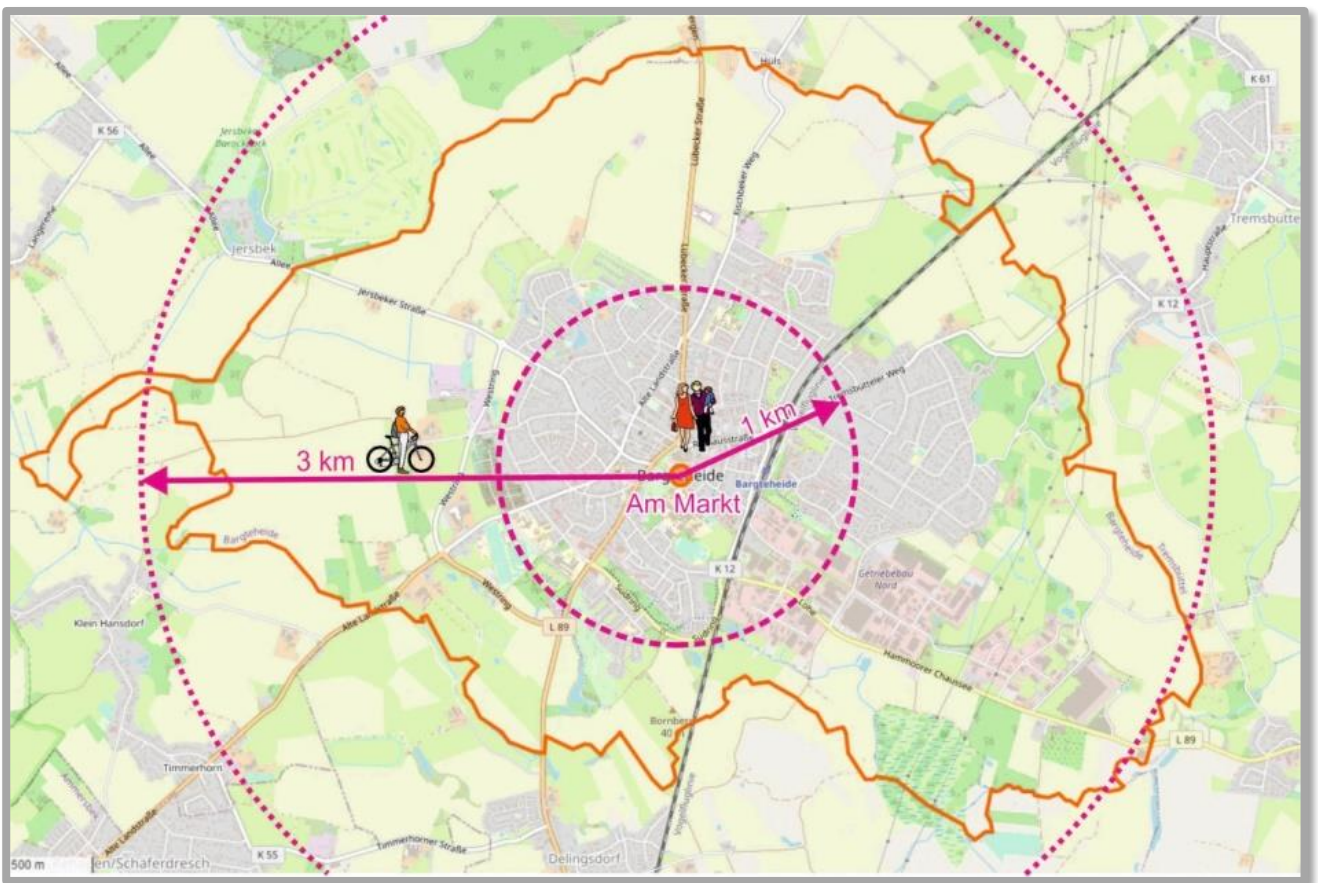
#### **Vision Zero – Verkehrssicherheit als Beitrag für die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs**

Zu-Fuß-gehende und Radfahrende sind eine besonders sensible Gruppe in Bezug auf die Verkehrssicherheit, da Unfälle meist mit Personenschäden verbunden sind. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist nicht nur unter dem generellen Sicherheitsaspekt relevant, sondern auch in der Wechselwirkung zur Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs. Ein auch subjektiv empfundenenes hohes Sicherheitsgefühl steigert die Akzeptanz der Nahmobilität.

Die Bundesregierung verfolgt mit der Vision Zero eine Reduzierung der Toten im Straßenverkehr auf null. „Alle unter einem Dach“, das ist der neue Ansatz, den das Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Ländern, Kommunen und Stakeholdern der Verkehrssicherheitsarbeit erarbeitet hat. Bund, Länder und Kommunen haben dazu eine gemeinsame Strategie zur Verkehrssicherheit beschlossen. Auch in der Radstrategie Schleswig-Holstein ist die Vision Zero eines von drei Oberzielen.

## 5.2 Strategischer Handlungsrahmen

Das Stadtgebiet von Bargteheide weist sehr fuß- und fahrradfreundliche Entfernungen auf. Fast alle Wege im Stadtgebiet liegen unter drei Kilometer und stellen grundsätzlich ein hohes Verlagerungspotenzial hin zum Fuß- und Radverkehr dar. Selbst Fahrten nach Ahrensburg und in die Nachbargemeinden liegen noch in einer radverkehrsaffinen Entfernung, insbesondere wenn die künftig verstärkte Nutzung von Pedelecs / E-Bikes berücksichtigt wird. Dieses Potenzial gilt es in den nächsten Jahren systematisch zu erschließen. Im Kern geht es dabei um eine signifikante Erhöhung des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl mit einem sicheren und komfortablen Fuß- und Radverkehrssystem sowie durch eine systematische Förderung der Nahmobilität auf allen Ebenen. Damit könnte Bargteheide in Zusammenarbeit mit dem Kreis Stormarn und weiteren Akteuren auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Mobilitätswende leisten.



Kartengrundlage: Openstreetmap Mitwirkende 2021

Abbildung 5-1: Entfernungen in Bargteheide und Umland

Zum Erreichen der Ziele insbesondere eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils setzt die Stadt Bargteheide auf etablierte Erfolgsbausteine der Radverkehrsförderung, die den Rahmen für die künftige Radverkehrsförderung und -planung abstecken.



Abbildung 5-2: Strategischer Handlungsrahmen

### Stadtplanung und Nahmobilität als Einheit

Mit einer vorausschauenden Gemeinde- und Bauleitplanung werden die Anforderungen des Radverkehrs frühzeitig „mitgedacht“ und in allen Vorhaben systematisch berücksichtigt. Dies gilt sowohl für Neubaugebiete und Siedlungserweiterungen wie auch für Umbaugebiete und Siedlungsverdichtungen. Im besten Fall fließt eine gute Radinfrastruktur einschließlich Abstellanlagen gleich mit in die Projektierung und Vermarktung von Entwicklungsprojekten ein, so dass sich die Einwohnenden und Beschäftigten frühzeitig auf ein hochwertiges Radverkehrsangebot einstellen können. Mit integrierten Konzepten beispielsweise für die Innenstadt (Projektgebiet der Städtebauförderung) können öffentliche Räume „neu gedacht“ werden.

Mit der Berücksichtigung von Pedelecs erweitern sich Reiseweiten bzw. Einsatzbereiche des Fahrrades auf über 10 km, so dass auch die Nachbargemeinden bis hin zur Freien und Hansestadt Hamburg von der Entwicklung profitieren und daher in das Radverkehrskonzept über attraktive Schnittstellen einbezogen werden.

## **Eine neue Mobilitätsstrategie**

Verkehrsberuhigung nützt nicht nur dem Fuß- und Radverkehr und führt zu einer höheren Verkehrssicherheit, sondern senkt auch die Lärm und Schadstoffbelastung. Jede Form von Beruhigung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs kommt in der Regel auch dem Radverkehr zugute. Für die Radführung auf der Fahrbahn bedarf es zudem flankierender Maßnahmen und einer stärkeren Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden.

Deshalb sollen in Bargteheide bisherige Ansätze zur Verkehrsberuhigung unter Ausschöpfung der jeweils aktuellen verkehrsrechtlichen Handlungsspielräume konsequent fortgeführt und räumlich ausgeweitet werden. Perspektivisch ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h flächendeckend an allen angebauten Straßen mit Radführung auf der Fahrbahn eine Option. Ein gesamtverkehrliches Leuchtturmprojekt ist die Schließung des Westringes bis zur L82, die einen wesentlichen Entlastungseffekt für die Kernstadt hätte und die Handlungsspielräume für Verkehrsberuhigung und den Fuß- und Radverkehr deutlich erweitern würde.

## **Nahmobilität prägt den öffentlichen Raum**

Die über Jahrzehnte erfolgte Bevorzugung des Kfz-Verkehrs in der Verkehrsplanung hat auch in Bargteheide ihre Spuren hinterlassen, wenngleich auch nicht so ausgeprägt wie in größeren Städten wie Ahrensburg oder Hamburg. Die Fuß- und Radverkehrsführungen insbesondere in vielen Hauptverkehrsstraßen entsprechend teilweise nicht mehr heutigen Mindeststandards. Steigende Radverkehrsaufkommen, höhere Geschwindigkeiten und neue Fahrzeugtypen wie Lastenfahräder erfordern erweiterte Flächen für Wege, Knotenpunkte und Abstellanlagen. Dies geht in vielen Straßen nur mit einer Flächenumverteilung ggf. auch in Kombination mit regulierenden Eingriffen in die Verkehrsabläufe des Kfz-Verkehrs und mit der Verlegung oder Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum.

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch Kfz und Fahrräder wird künftig zum prägenden Element im Straßennetz von Bargteheide und zum Schlüssel einer zukunftsorientierten Mobilitätsplanung. Sie erhöht die Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Raum und trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Dort wo Radwege sinnvoll oder notwendig sind, ist auf einen Ausbau nach Regelstandard (derzeit noch ERA 2010) hinzuarbeiten.

## **Fuß- und Radverkehr mit System**

Eine erfolgreiche Förderung der Nahmobilität bemisst sich nicht nur am Umfang und Zustand der Verkehrsanlagen, sondern vielmehr an einem ganzheitlichen und integrierten Planungsansatz. Wirklich Spaß macht zu-Fuß-gehen und Radfahren erst, wenn nicht nur eine gute Erreichbarkeit der Verkehrsziele gegeben ist, sondern die Wegeführungen auch barrierefrei und sicher sind, das Fahrradparken am Wohnort und an den Zielorten attraktiv ist, kurze Wegezeiten realisierbar sind und die Nahmobilität ein zentraler Baustein der Mobilitätsplanung ist.

## Gute Verbindungen fördern Erreichbarkeit

Eine gute Erreichbarkeit als Standortfaktor von Städten und Gemeinden wird zunehmend auch durch den Fuß- und Radverkehr beeinflusst. Im Vordergrund stehen dabei die Verkehrssicherheit sowie der Geh- und Fahrkomfort. Barrierefreiheit, eine hohe Transparenz der Fuß- und Radführung mit möglichst wenig Führungswechseln und guten Überquerungsmöglichkeiten, ausreichende Abmessungen und nutzungsfreundliche Beläge sowie eine moderne Beleuchtung sind dazu übergeordnete Qualitätskriterien.

## Verkehrsmittelwahl beginnt im Kopf

Bei der Verkehrsmittelwahl fließen auch subjektive und emotionale Kriterien und Erfahrungen mit ein. Eine erfolgreiche Förderung der Nahmobilität ist daher durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zu flankieren, die zur langfristigen Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur beiträgt. Die Präsenz der Nahmobilität im öffentlichen Raum ist durch Präsenz in den öffentlichen Medien und Public Awareness zu verstärken. Die Positionierung des Fuß- und Radverkehrs auf der Internetseite der Gemeinde und ggf. weiterer Mobilitätsakteure, eine positive Presse sowie Veranstaltungen wie Stadtradeln oder Mobilitätstage bieten einen wirksamen und kostengünstigen Einstieg in ein dauerhaft angelegtes Nahmobilitätsmarketing. Auch gemeinsame Aktivitäten über die RAD.SH sowie Kooperationen beispielsweise mit der örtlichen Wirtschaft („fahrradfreundlicher Arbeitgeber“), dem Einzelhandel und den Schulen („Aktion sicherer Schulweg“) erschließen Potenziale für die Nahmobilität in Bargteheide.



Abbildung 5-3: Beispiele von Öffentlichkeitsarbeit für den Fuß- und Radverkehr

### 5.3 Wie gehen wir vor? – Kernelemente des kurz- und mittelfristigen Handelns

Neben den langfristigen Zielsetzungen und Leitmotiven, die perspektivisch auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zielen, geht es auch um einige übergeordnete Themen, die im kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont angegangen und umgesetzt werden sollen:

- ❖ **Kurzfristige Zeichen setzen:**  
Kleine Mängel kurzfristig beheben und mit sensibler Planung zukünftig vermeiden
- ❖ **Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn:**  
Künftige Regelführung im Stadtgebiet in Kombination mit Markierungslösungen, Beschilderung und Öffentlichkeitsarbeit
- ❖ **Potenziale für Verkehrsberuhigung ausschöpfen:**  
Durch Tempo-Limits, Geschwindigkeitsmessungen, Lkw-Fahrverbote und Kontrollen lassen sich die (subjektive) Sicherheit erhöhen und Gestaltungsspielräume erweitern
- ❖ **Wichtige Verbindungen stärken:**  
Führungskontinuität und Wegequalität optimieren und weiter ausbauen
- ❖ **Sukzessive Entflechtung von Fuß- und Radverkehr:**  
Eigenständige konfliktarme und Kfz-arme oder -freie Verbindungen schaffen wo verkehrlich sinnvoll und räumlich möglich
- ❖ **Fahrradparken als Schlüsselement der Radverkehrsförderung:**  
Mit hochwertigen dezentralen Fahrradabstellanlagen das Gesamtsystem aufwerten
- ❖ **Gesamtverkehrliche und städtebauliche Integration:**  
Ganzheitliche verkehrlich-städtebauliche Lösungen für ausgewählte Problemlagen insbesondere in Hauptverkehrsstraßen entwickeln

Abbildung 5-4: Übersicht der Kernelemente für das kurz- bis mittelfristige Handeln

## 5.4 Perspektive: Fuß- und fahrradfreundliches Bargteheide 2035

Ausgehend vom Leitbild wird nachfolgend ein perspektivischer Ausblick für den Fuß- und Radverkehr in Bargteheide für das Jahr 2035 skizziert:

Bargteheide weist nicht nur von der Siedlungsstruktur, sondern auch von den Qualitäten für die Nahmobilität gute Bedingungen auf. Zu-Fuß-gehen und Radfahren ist heute sicher und entspannt möglich. Zu-Fuß-gehen und Radfahren in Bargteheide macht Spaß und prägt zunehmend das Stadtbild. Durch die sukzessive Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes und des kreisweiten Radverkehrskonzeptes ist der Anteil des Fuß- und Radverkehrs in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Viele Menschen sind heute aus Überzeugung zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs, egal ob jung oder alt. Auch in den Medien wird über die Nahmobilität positiv berichtet. Überall im öffentlichen Raum ist der Fuß- und Radverkehr präsent, insbesondere durch attraktive barrierefreie Wegführungen, hochwertige Fahrradabstellanlagen, eine flächendeckende Wegweisung sowie Markierungen auf den meisten übergeordneten Straßen zur Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn.

Auf den Routen des Alltagsverkehrs ist der Zeitaufwand für eine Radfahrt im Stadtgebiet kaum höher als bei Fahrten mit dem Pkw. Selbst die Radrouten nach Ahrensburg und Hamburg sind Dank einer koordinierten Radförderung und gemeinsamer Aktivitäten von Städten und Kreis heute für alle Fahrzwecke attraktiv. Der neu gestaltete Geschäftsbereich rund um die Rathausstraße ist für den Fuß- und Radverkehr noch attraktiver geworden und hat auch im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität und das Ambiente mit dem Wochenmarkt nochmals deutlich an Anziehungskraft gewonnen.

Mit dem Zuwachs des Fuß- und Radverkehrs und der vor Kurzen erfolgten Eröffnung des verlängerten Westringes hat sich das Kfz-Aufkommen in der Kernstadt spürbar verringert. Die neuen Fahrradstraßen haben sich etabliert und werden auch von den Schülerinnen und Schülern gerne genutzt. Viele Radfahrenden nutzen jetzt auch auf den übergeordneten Straßen die Fahrbahn und fühlen sich dort zunehmend sicher. Dadurch ist auch das zu-Fuß-gehen in den Seitenräumen angenehmer geworden. Einige Kfz-freie Verbindungswege wurden zu attraktiven Alternativrouten ausgebaut. Nach Ahrensburg und Hamburg nutzen viele Berufspendelnde inzwischen den neuen Radschnellweg. Außerdem hat der Kreis Bargteheide nach Tremsbüttel eine Radvorrangroute ausgebaut. Der neue Bahnhof mit seiner Radstation, der großzügigen Gleisunterführung und einem verkehrsberuhigten Umfeld hat sich zu einem ansprechenden Eingangstor zur Stadt entwickelt.

Die Erfolge der Nahmobilitätsförderung sind für alle erlebbar, gleichermaßen für die Einheimischen und Besuchende, für Unternehmen und den Einzelhandel. Dadurch ist Bargteheide als Wohn- und Schulstandort noch beliebter geworden.

Das inzwischen zum zweiten Mal fortgeschriebene Nahmobilitätskonzept stellt für Politik und Verwaltung schon über viele Jahre eine Leitschnur und Selbstverpflichtung dar. Auch der Kreis Stormarn hat mit der Umsetzung seines kreisweiten Radverkehrskonzeptes die regionalen Radverbindungen aufgewertet. Mit der Bildung von Kooperationspartnerschaften engagieren sich mittlerweile viele Unternehmen, der Einzelhandel und die Schulen für die Nahmobilität. Die mehrmals durchgeführte Aktion sicherer Schulweg hat so zu einer spürbaren Reduzierung der Elterntaxis beigetragen.

## 6 Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr

### 6.1 Grundsätze und Struktur des Netzbildung

#### Von Wunschlinien zum Zielnetz

Um die Zielnetze für das Stadtgebiet zu entwickeln, wurden relevante Quellen und Ziele des Fuß- und Radverkehrs analysiert sowie die Zwangspunkte identifiziert, die sich auf Grund von Barrieren im Netz ergeben (in Bargteheide vor allem die Bahnstrecke).

Die Quellen des Fuß- und Radverkehrs bilden im Wesentlichen größere zusammenhängende Wohnquartiere. Wichtige Ziele bzw. Zielbereiche mit stadtweiter Bedeutung sind insbesondere die zentralen Geschäftsbereiche in der Innenstadt, der Bahnhof sowie die beiden großen Schulstandorte mit zugehörigen Sport- und Freizeiteinrichtungen. Außerdem bilden die an Bargteheide angrenzenden Kommunen und Naturräume wichtige Bezugspunkte, allen voran die Stadt Ahrensburg als Mittelzentrum und großer Gewerbestandort. Weitere wichtige städtische Ziele sind die Stadtverwaltung und das Gewerbegebiet.

Aus den vorliegenden Strukturen entsteht ein Wunschliniennetz, also die Luftlinienverbindungen von Quellen und Zielen, das dann auf das Straßen- und Wegenetz umgelegt wird. Daraus entstehen die Netze für den Fuß- und Radverkehr. Da eine finale Umsetzung der gesamten Netze erst mittel- bis langfristig erfolgt, wird im Weiteren die Bezeichnung Zielnetze verwendet.

#### Leitlinien

Wichtigste Grundlage einer wirksamen Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist ein flächenhaftes Netz, das sowohl den Alltagsverkehr als auch den Freizeitverkehr abdeckt. Die Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr sollen möglichst direkte und attraktive Verbindungen zwischen wichtigen Quellen wie z.B. Wohnquartieren und Zielen wie Arbeitsstätten, Schulen, zentralen Versorgungs- und Dienstleistungsbereichen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen schaffen.

Zur Sicherung der Qualität der Nahmobilität werden Leitlinien, Grundsätze und Qualitätskriterien auf der Grundlage von Regelwerken und Praxiserfahrungen formuliert.

Übergeordnete **Leitlinien** für die Entwicklung der Netze für den Fuß- und Radverkehr sind:

- Die Zielnetze sind vorrangig Alltagsnetze, binden aber auch die für Bargteheide wichtigen Routen des Freizeitverkehrs mit ein.
- Die Netzbildung berücksichtigt die Anforderungen aller potenziellen Nutzengruppen wie Kinder und Jugendliche (inkl. Schulwege), Erwachsene, ältere Menschen sowie Freizeitwanderer und -radler und Touristen.
- Die Zielnetze bildet die planerische Grundlage für sichere, barrierefreie, bequeme und möglichst umwegarme Wege.
- Das städtische Radverkehrszielnetz ist mit den Nachbarkommunen und dem kreisweiten Radverkehrsnetz verknüpft.

## Anforderungen wichtiger Nutzendengruppen

Grundsätzlich haben alle zu-Fuß-gehenden und Radfahrenden das Bedürfnis, sicher, störungsfrei und bequem voranzukommen und ihre Ziele zu erreichen. Die in der planerischen Praxis zu berücksichtigenden Nutzendengruppen sind aber unterschiedlich und unterscheiden sich hinsichtlich

- der Kompetenz, ein Fahrrad sicher und versiert zu nutzen.
- der Fähigkeit, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen (insbesondere an Knotenpunkten),
- den Geschwindigkeiten beim Radfahren,
- der Zweckorientierung der Fahrt (zielorientiert oder routenorientiert),
- der Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum (soziale Sicherheit) sowie
- der Nutzung unterschiedlicher Fahrzeugarten (z.B. Pedelec, Radanhänger, Lastenrad).

Neben den Anforderungen verkehrsgewandter Radfahrender, die im Alltagsradverkehr schnelle und direkte Wege wie z.B. zur Arbeit und zur Ausbildung bevorzugen, sind die besonderen Anforderungen folgender Gruppen zu berücksichtigen:

Für **Kinder und Jugendliche** fördert die Möglichkeit, ihre Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad eigenständig zurücklegen zu können, die Entwicklung von Gesundheit und Selbständigkeit. Viele Mädchen und Jungen verfügen im Alter von etwa 4 Jahren bereits über ein Fahrrad und haben nach Abschluss der Grundschule einen Fahrradführerschein erworben. In der Nahmobilitätsplanung muss auf die Sicherung des Fuß- und Radverkehrs zwischen Wohn- und Schulstandorten sowie zu Spielorten und Freizeiteinrichtungen besonderes geachtet werden.

**Ältere Menschen** gehen häufig zu Fuß und nutzen das Fahrrad in vielfältiger Weise und zunehmend in der Freizeit. Sie benötigen ebene Oberflächen mit hoher Griffigkeit und eine transparente Wegeführung. Bei Wahlmöglichkeiten ziehen viele eine separierte Führung von Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr vor. Bedeutsam ist für diese Gruppe ebenso wie für Frauen die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum (soziale Kontrolle). Ältere Menschen zählen derzeit außerdem zu den Hauptnutzenden von Pedelecs und E-Bikes, selbst wenn sie vorher nur selten Fahrrad gefahren sind. Daraus entstehen Konfliktpotenziale und dementsprechende Informations- und Schulungsbedarfe.

**Wandernde und Radelnde in der Freizeit**, darunter sind auch weniger Geübte, Familien mit Kindern und ältere Menschen, erwarten vor allem ein gut befahrbares und abseits der Hauptverkehrsstraßen liegendes, verknüpftes Wegenetz und eine verlässliche Orientierung. Die Wegeführung selbst sollte sich angenehm und erlebnisorientiert gestalten und durch Serviceangebote wie Rastplätze ergänzt werden.

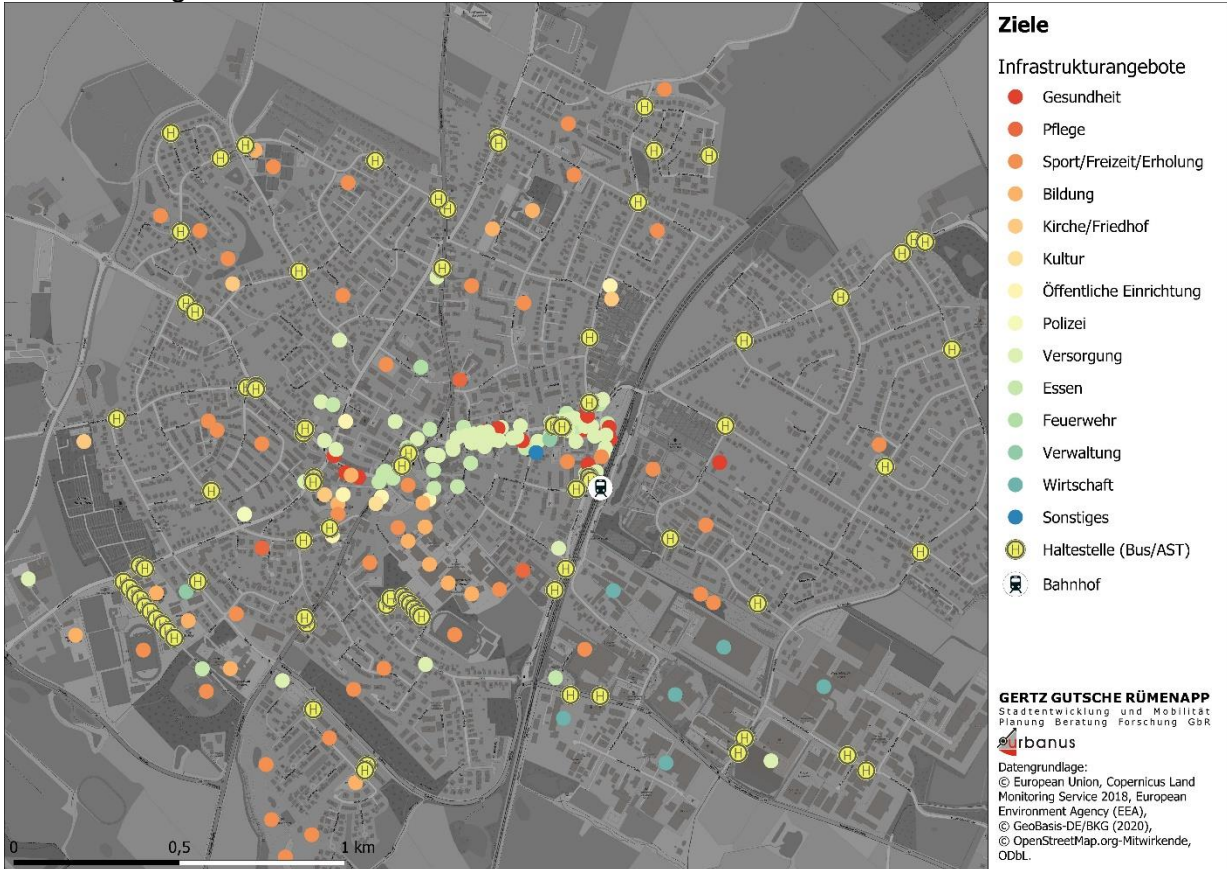
Besondere Anforderungen gelten für die Entwicklung des Fußverkehrszielnetzes insbesondere durch die erforderliche Berücksichtigung der Bedarfe von **Menschen mit Behinderungen** sowie weiteren mobilitätseingeschränkten und besonders sicherheitsbedürftigen Personen. Damit sind nicht nur ältere und gebrechlichere Menschen gemeint, die unter Umständen auf einen Rollstuhl oder Gehwagen angewiesen sind. Auch jüngere Menschen mit einer Sehbehinderung oder sicherheitsbedürftige Kleinkinder sowie „reisebedingt“ eingeschränkte Personen mit Kinderwagen und/oder Gepäck sowie schwangere Frauen sind dabei mit inbegriffen (vgl. H BVA 2011: 9).

### **Kleinräumige Verortung von Zielen für den Fußverkehr**

Eine besonders große räumliche Ballung von Zielen des täglichen Bedarfs und der Erledigungen tritt an den Hauptverkehrsachsen L82 und Rathausstraße auf. Darüber hinaus verfügt Bargteheide über eine Reihe an Schulstandorten mit angliederten Sport- und Freizeitflächen. So liegt das Schulzentrum mit drei Schulen im Stadtzentrum. Der andere Schulbereich liegt an der Alten Landstraße in der Nähe der Amtsverwaltung Bargteheide-Land und dem Freizeitbad. Diese Standorte haben ein großes Zielpotenzial und erzeugen nicht nur städtische, sondern auch überregionale Verkehre.

Im Stadtgebiet befinden sich auch zwei größere Senioreneinrichtungen; das Seniorendorf an der Bahnhofstraße und eine Einrichtung für betreutes Wohnen Am Steinkreuz. Als Erholungs- und Aufenthaltsbereich mit größerer Zielwirkung können u.a. die Fischteiche im Süden und der Markt mit der städtischen Grünfläche gesehen werden. Generell werden Fußwege, die vorrangig für Freizeit- und Erholungszwecke genutzt werden, bei der Netzkonzeption nicht berücksichtigt. Sie spielen in Grünflächenentwicklungsplänen eine zentrale Rolle. Da in Bargteheide viele der Freizeitwege auch als Transiträume genutzt werden, werden hier alle Verbindungen einbezogen.

Untersuchungsraum



Fokusraum

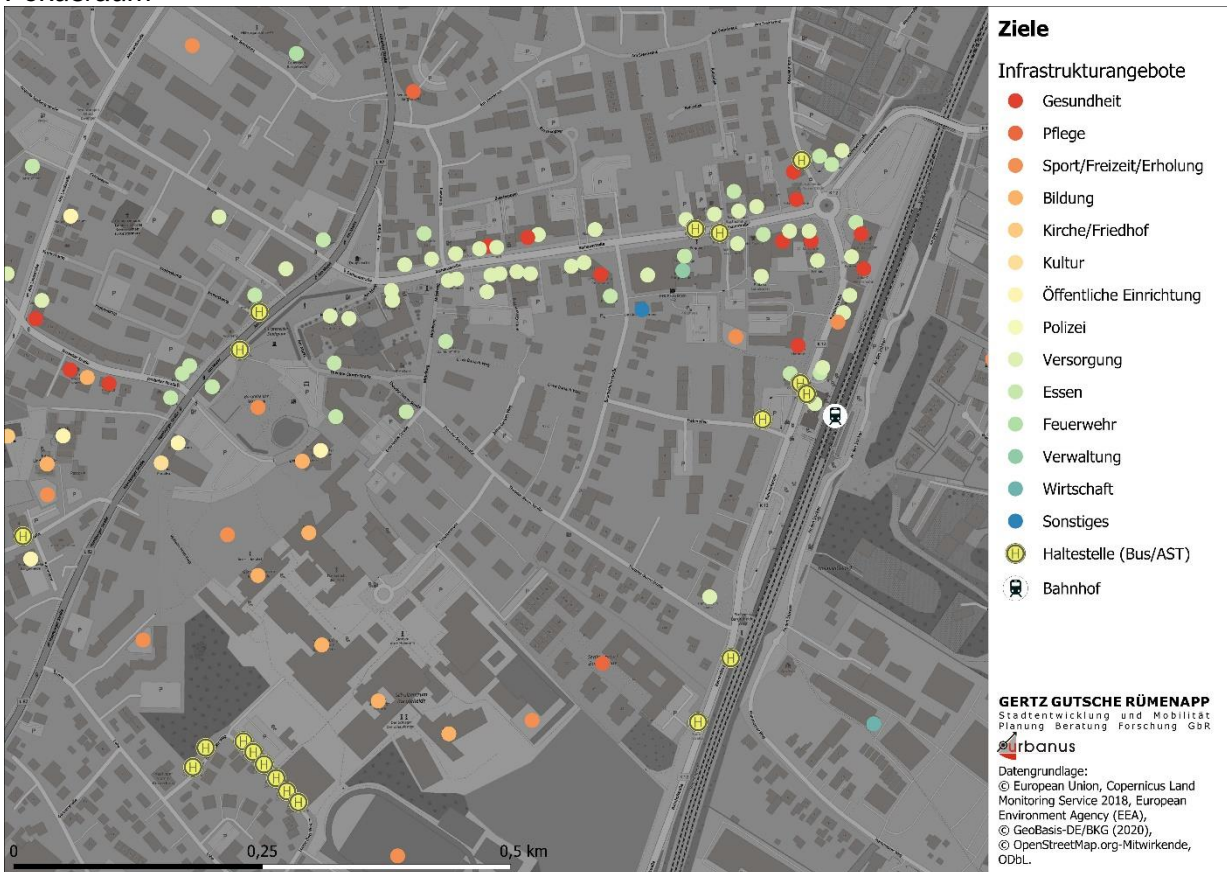


Abbildung 6-1: Kleinräumige Ziele im Untersuchungsraum für den Fußverkehr

## 6.2 Fußverkehrszielnetz

### Einleitung

Ein engmaschiges Wegenetz ist insbesondere vor dem Hintergrund der ausgeprägten **Umwegeempfindlichkeit** zu Fuß Gehender relevant. Das aktuelle Wegenetz setzt sich zusammen aus (meist zu schmalen) Fußwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen, begrünten straßenunabhängigen Wegeführungen inkl. halböffentlichen Durchgängen und für den Fußverkehr passierbaren Sackgassen sowie verkehrsberuhigte Bereiche. An anderer Stelle fehlen in Bargteheide entsprechende Durch- / Übergänge (z.B. Hamburger Straße Höhe Lindenstraße oder Bahnhofstraße Höhe Seniorenzentrum) – nicht nur über die Hauptverkehrsstraßen, sondern auch im Nebenstraßennetz. Es gibt insgesamt drei Bahnübergänge bzw. -unterführungen im stadtnahen Bereich Bargteheides mit hoher „Nadelöhr“-Wirkung.

Das Fußverkehrszielnetz bildet ein räumliches Konzept, über das die relevanten Ziele der Stadt Bargteheide durch alle Nutzergruppen erschlossen werden können. Damit wird sich auf die Fußwege fokussiert, die eine wichtige Verbindungs- und Bündelungsfunktion für den Fußverkehr haben. Die Herausforderung in der Ableitung eines Fußverkehrszielnetzes besteht darin, den unterschiedlichen Bedarfen der verschiedenen Nutzergruppen gerecht zu werden. Zum einen gibt es die Arbeitnehmer:innen und überregionalen Pendler:innen, die aufgrund ihrer Menge auf bestimmten Strecken (z.B. zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet) zu bestimmten Tageszeiten einen besonders hohen Flächenbedarf haben und schnell ihr Ziel erreichen müssen. Zum anderen gibt es die Schüler:innen, die morgens entweder zu Fuß zur Schule gehen oder Busse und Bahnen erreichen müssen, um zu ihren Schulen zu gelangen. Zum anderen gibt es Mütter oder Väter, die ihre Kinder mit oder ohne Kinderwagen zur Kita bringen oder die älteren Personen, die tagsüber ihre Erledigungen mit einem geringeren zeitlichen Druck machen.

Ausnahmslos alle Menschen, die sich in der Stadt Bargteheide zu Fuß bewegen, sollen durch das Fußverkehrszielnetz profitieren. Das meint auch, dass eine Gestaltung forciert werden soll, die niemanden ausschließt („**Design für Alle**“).

Mit der Entwicklung des Fußverkehrszielnetzes muss klar sein, dass es keine optimale Lösung mit begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen zur Umsetzung gibt. Dafür sind die Bedarfe der einzelnen Nutzergruppen zu unterschiedlich und die räumlichen Möglichkeiten zu begrenzt. Das Fußverkehrszielnetz stellt einen Versuch dar, nach allen Abwägungen in den jeweiligen Einzelfällen zu Möglichkeiten und Grenzen die bestmögliche Option der Wegeführung auszuwählen. In einigen Fällen bietet sich aus Verkehrssicherheitsaspekten die Wegeführung entlang von selbständig geführten Wegen an, in anderen wurde von den Gutacher:innen die Wegeführung entlang von Hauptstraßen als „zielführendeste“ Variante eingestuft.

Das erarbeitete Fußverkehrszielnetz soll aufzeigen, in welchen Bereichen eine Ertüchtigung zu einem größeren Hebel der Fußverkehrsförderung Bargteheides werden kann. Dies schließt im Umkehrschluss nicht aus, dass auch die anderen Wege oder Verbindungen für den Fußverkehr Relevanz haben. Dieses Fußverkehrszielnetz ist demzufolge kein abgeschlossenes Produkt, sondern eine Grundlage für weitere Planungen. Im Idealfall besteht das langfristige Ziel darin, die gesamte Fußwegeinfrastruktur qualitativ aufzuwerten.

## Aufbau

Mit dem Ziel eine Fußverkehrsförderung gesamtstädtisch und systematisch vor dem Hintergrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen umzusetzen, ist es sinnvoll innerhalb eines Wegenetzes eine Priorisierung vorzunehmen. Infolgedessen wurden drei verschiedene Routenkategorien für den Fußverkehr bestimmt, die jeweils unterschiedliche Aufgaben erfüllen. Zusammen sollen die verschiedenen Routentypen ein attraktives und **engmaschiges Wegenetz** für den Fußverkehr der Stadt Bargteheide bilden:

- Qualitätsrouten
- Ergänzungsrouten
- Überregionale Verbindungen

Einschränkend muss an der Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Wegewahl vor allem nach subjektiven Vorlieben und Kriterien abläuft. Die im Folgenden herausgestellten Verbindungen entsprechen also nicht der Wegewahl jeder einzelnen Person. Auch bedeutet diese Priorisierung von Wegeverbindungen nicht, dass Fußwege außerhalb des Zielnetzes keine Bedeutung für den Fußverkehr hätten.

### Qualitätsrouten

Die Qualitätsrouten bilden das Kernstück des Bargteheider Fußverkehrszielnetz. Sie sorgen für eine sichere und attraktive Verbindung zwischen den Quell- (Wohnorten) und den zuvor beschriebenen Zielorten. Auf den Qualitätsrouten kann für einzelne kürze oder längere Abschnitte von ausgeprägten Fußverkehrsströmen ausgegangen werden. Neben einer direkten Zielanbindung lag der Auswahl der Qualitätsrouten auch die Lage von ÖPNV-Haltestellen zugrunde. Haltestellen wurden, wenn möglich, in das Fußverkehrszielnetz integriert, um die Intermodalitäten zu stärken.

Die Gestaltung dieser prioritären Routen soll nach bestimmten **Qualitätsstandards** – die unter Kapitel 0 beschrieben wurden – erfolgen, um eine verlässliche Struktur für alle zu Fuß Gehenden zu gewährleisten. Nicht immer wird dies durch die verschiedenen konkurrierenden Nutzungen oder Funktionen möglich sein. Mit der teilweise umwegarmen Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen (insbesondere ohne städtische Baulastträgerschaft) können beispielsweise Regel- bzw. Mindestbreiten von 2,5 – 3,0 m partiell nur schwer umgesetzt werden. Dennoch wurden Hauptverkehrsstraßen nicht kategorisch ausgeschlossen, da sie in vielen Fällen die umwegärmste Wegeführung ermöglichen und letztendlich allein dadurch für den Fußverkehr von hoher Bedeutung sind.

Insgesamt wurden 10 Qualitätsrouten ausgewiesen, die allesamt mehr oder weniger radial in den Kernbereich der Stadt führen. Im Fokus stand dabei vor allem, den südlichen Teilbereich Bargteheides anzubinden. Einige Routenführungen sind als alternative Routen im Netz aufgeführt, da hier eine Abwägung der jeweiligen Chancen und Risiken zu keinem eindeutigen Ergebnis führten und auch von den Bürger:innen vielfältig diskutiert wurden. Ansonsten wurde aufgrund der hohen Zieldichte im Kernbereich Bargteheides dort eine hohe Dichte an Qualitätsrouten ausgewiesen, die sowohl durch verkehrsberuhigte Bereiche oder Nebenstraßen mit zugelassenen Geschwindigkeiten von maximal 30 km/h oder auch entlang von Hauptstraßen und eigenständig geführten Grünwegen führen.

Tabelle 6-1: Übersicht der Qualitätsrouten im Fußverkehrszielnetz

Nr	Qualitätsroute	Verlauf
1	Süden-Bahnhof	Bahnhof – Wegeführung parallel zum Südring – Zu Den Fischteichen
2	Süden-Rathausstraße	Baumschulenweg – Theodor-Storm-Straße – Schule – Nelkenweg – Zu Den Fischteichen
3	Freizeit- und Schulzentrum	Am Markt –Lohe – Hamburger Straße - Eckhorst
4	Westen	Alte Landstraße – Am Markt / Bargteheider Stadtpark
5	Norden-Markt	Mittelweg – Am Markt
6	Norden-Grünzug	Rathausstraße – Am Steinkreuz – Lauenburger Straße
7	Rathausstraße	Alte Landstr - Wurth - Rathausstraße
8	Tremsbütteler Weg	Rathausstraße – Tremsbütteler Weg
9	Markt-Bahnhof	Bahnhof –Traberstieg – Ernst-Barlach-Weg – Am Markt
10	Gewerbegebiet (+ Bachstraße)	Bahnhof – An den Stücken – Am Bachstraßenpark – Am Redder (+ Abzweigung Bachstraße)

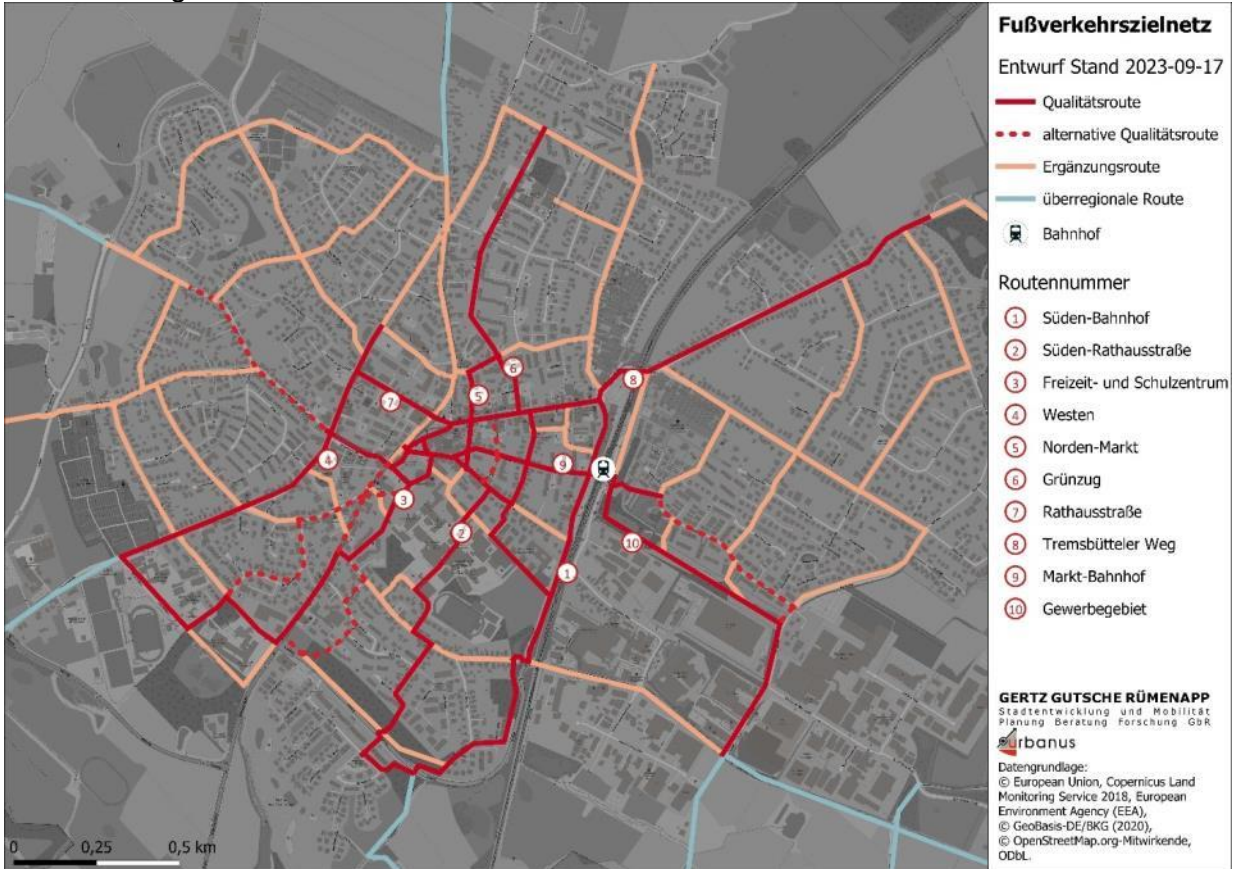
### Ergänzungsrouten

Ergänzungsrouten sind überwiegend tangential angeordnet und haben das Ziel, das Netz der Qualitätsrouten zu ergänzen und das Fußverkehrsnetz zu verdichten. In Bargteheide kommen Ergänzungsrouten vor allem in den Wohnbereichen zur Anwendung. Bei der Umsetzung von Maßnahmen werden Ergänzungsrouten – anders als die Qualitätsrouten – nicht prioritär behandelt.

### Überregionale Verbindungen

Die überregionalen Verbindungen sind durch verhältnismäßig geringe Fußverkehrsströme gekennzeichnet und werden überwiegend mit dem überregionalen Radverkehr geteilt. Dennoch haben sie die wichtige Funktion, zentrale Ziele in der Umgebung Bargteheides auch überregional zugänglich zu gestalten.

Untersuchungsraum



Fokusraum

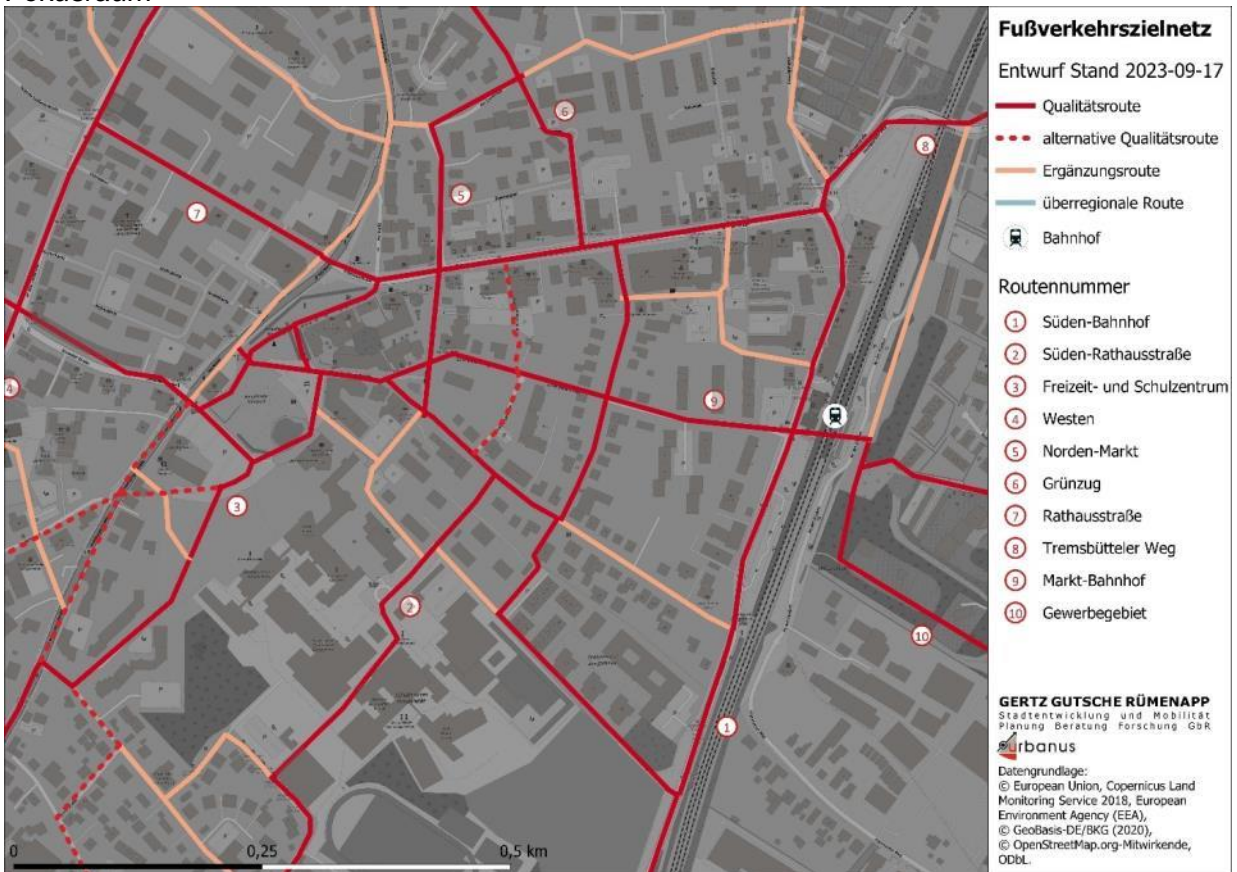


Abbildung 6-2: Fußverkehrszielnetz für die Stadt Bargteheide (im Original siehe Anlage 3)

## 6.3 Radverkehrszielnetz

### Radvorrangrouten

Die oberste Hierarchiestufe im städtischen Radverkehrszielnetz bilden die Radvorrangrouten, wenngleich auch für die Stadt Bargteheide die Option einer Radschnellverbindung nach Ahrensburg mit Anschluss an den Radschnellweg nach Hamburg verfolgt wird. Diese Routen bilden auch im Radverkehrszielnetz des Kreises Stormarn nach dem Radschnellweg die höchste Qualitätsstufe. Die Verläufe der Radvorrangrouten wurden zwischen der regionalen und städtischen Ebene abgestimmt, so dass beide Radverkehrskonzepte kompatibel sind. Die regionalen Radvorrangrouten verbinden die Zentralorte im Kreis Stormarn und bilden auf regionaler wie auf gemeindlicher Ebene die wichtigsten bzw. nachfragestärksten Verkehrsrelationen ab. Sie erleichtern den Radnutzenden auch längere Strecken zügig zurückzulegen und verknüpfen Bargteheide vorrangig mit seinem Umland. Im Verlauf einer Radvorrangroute sind verschiedene Führungsformen möglich. Bevorzugt werden hier Fahrradstraßen, straßenbegleitenden Radwege oder auch selbstständig geführte Radwege (in der Regel als gemeinsame Geh- und Radwege).

Auf den Radvorrangrouten soll Radfahren besonders sicher, schnell und angenehm sein. Daher sind folgende **Qualitätsanforderungen** anzustreben und in der Planung entsprechende zu berücksichtigen:

- Umwegarme Linienführung (= kurze Fahrzeiten),
- ausreichende Abmessung der Radwege (vgl. Kapitel 1.2),
- widerstandsarme gut befahrbare Oberflächen (vorzugsweise Asphalt),
- radverkehrsfreundliche Überquerungshilfen und Führungswechsel,
- bevorzugte Führung über verkehrsberuhigte Straßenabschnitte soweit sinnvoll,
- durchgehende Beleuchtung und
- lückenlose Wegweisung.

Um die Radnutzung zu steigern, sollte das Netz der Radvorrangrouten als zentraler Baustein der Radverkehrsförderung entsprechend „vermarktet“ werden. Dazu gehört insbesondere eine auffällige Einbindung in die Radwegweisung und ein spezielles Informationsangebot.

Die Radvorrangrouten in Bargteheide verlaufen vorwiegend entlang der übergeordneten Straßen oder dazu paralleler Wege und binden die Geschäftsbereiche und Nahversorger, die beiden Schulstandorte, den Bahnhof und weitere Verkehrsziele an. Die Bündelungseffekte der Nachfrage auf diesen Straßen im Kfz-Verkehr und im ÖPNV gelten prinzipiell auch für den Radverkehr. Dies stellt besondere Herausforderungen an die Planung konfliktarmer und komfortabler Führungen des Radverkehrs.

Für Bargteheide werden folgende Radvorrangrouten festgelegt, die auch im kreisweiten Netz enthalten sind:

Tabelle 6-2: Übersicht der Radvorrangrouten im Radverkehrszielnetz

Nr	Verlauf
1	Landesstraße L82 Lübecker Straße – Markt – Hamburger Straße => Anschluss im Süden nach Ahrensburg und im Norden nach Bad Oldesloe
2	Landesstraße L89 Hammoorer Chaussee – Lohe – Südring => Anschluss im Osten nach Hammoor und im Osten an die L82
3	Landesstraße L225 Alte Landstraße => Anschluss im Süden nach Ammersbek / Hoisbüttel und im Norden an die K56
4	Kreisstraße K56 Jersbeker Straße => mit Anschluss im Westen nach Jersbek / Bargfeld-Steegen und im Osten an die L82
5	Kreisstraße K12 Tremsbütteler Weg – Bahnhofstraße / Rathausstraße => mit Anschluss im Osten an Tremsbüttel und im Westen an die L89 und die L82

## Hauptrouten

Im städtischen Radverkehrszielnetz wird mit den Hauptrouten eine weitere übergeordnete Ebene definiert, die innerhalb des Stadtgebietes weitere wichtige Verkehrsziele anbinden und die Radvorrangrouten ergänzen und untereinander vernetzen. Die Hauptrouten bilden zudem wichtige Schulwege ab. Gegenüber den Radvorrangrouten haben die Hauptrouten aber nur eine untergeordnete regionale Verbindungsfunktion und sind nicht Bestandteil des kreisweiten Radverkehrsnetzes. Die Qualitätsanforderungen entsprechen im Prinzip denen der Radvorrangrouten, es können im Einzelfall aber reduzierte Standards abgewogen werden. Bei den Breiten gelten die Vorgaben der ERA (derzeit noch in der Fassung von 2010, vgl. Kapitel 1.2).

Tabelle 6-3: Übersicht der Hauptrouten im Radverkehrszielnetz

Nr	Verlauf
1	Eckhorst – Am Bargfeld
2	Alte Landstraße - Wurth
3	Rathausstraße/Mittelweg – Am Steinkreuz – Stormarnstraße – Am Krögen
4	Theodor-Storm-Straße, Baumschulenweg, Traberstieg
5	Struhbarg
6	Am Hünengrab – Bachstraße

## **Ergänzungsrouten und Routen für Freizeit- und Tourismus**

Die Netzebenen der Radvorrangrouten und Hauptrouten werden durch weitere Routen zu einem engmaschigen Radverkehrsnetz verdichtet. Ergänzungsrouten weisen ein abgestuftes Radverkehrspotenzial auf und stellen aber wichtige Verbindungen zwischen den übergeordneten Routen her und bilden auch eine ergänzende Anbindung weiterer Wohnquartiere und Verkehrsziele. Da sie teilweise durch verkehrsberuhigte Wohnstraßen oder als eigenständige Wege verlaufen, stellen sie abschnittsweise auch alternative Routenführungen zu den Radvorrang- und Hauptrouten dar.

Komplettiert wird das Radverkehrsnetz durch Routen für den Freizeit- und Tourismusverkehr. Sie bilden ein Angebot für bestimmte Nutzendengruppen und weisen ein deutlich abgestuftes Nachfragepotenzial und auch abgestufte Qualitätsstandards auf. So sind bei den Belägen auch wassergebundene Decken zulässig und gehören bei diesen Routen zum Regelstandard. Es handelt sich vorwiegend um Verbindungen, die gemeinsam mit dem Fußverkehr genutzt werden.

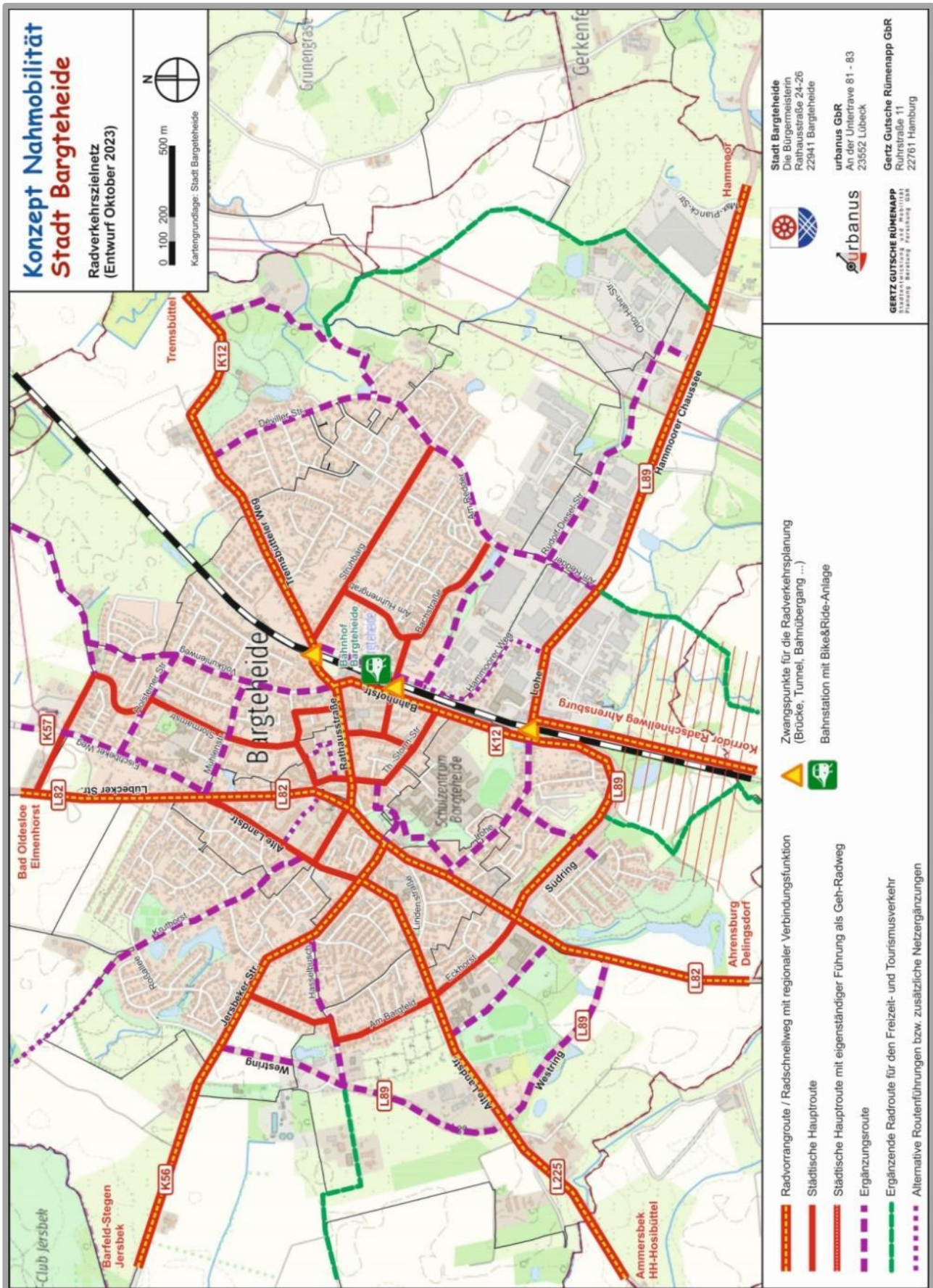


Abbildung 6-3: Radverkehrszielnetz für die Stadt Bargteheide (im Original siehe Anlage 4)

## 7 Handlungskonzept – Grundlagen

### 7.1 Übersicht der Kernelemente und des räumlichen Handlungskonzeptes

Das Handlungskonzept für die Aufwertung des Fuß- und Radverkehrssystems in der Stadt Bargteheide setzt sich aus 12 Kernelementen zusammen (vgl. folgendes Bild), die die inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkte des Nahmobilitätskonzeptes setzen. Es handelt sich dabei um eine Mischung aus baulichen und organisatorischen Maßnahmen, die sich gut in die Rahmenbedingungen der Stadt einbinden lassen und zu einer deutlichen Aufwertung der Situation für den Fuß- und Radverkehr führen.



Abbildung 7-1: Kernelemente des Handlungskonzeptes Nahmobilität für die Stadt Bargteheide

Auf Basis der Bestands- und Problemanalyse sowie der Ergebnisse der Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung stehen Entscheidungen über den Einsatz verkehrsorganisatorischer oder/und baulicher Instrumente im Vordergrund, die im Weiteren näher erläutert und auf konkrete Örtlichkeiten bzw. empfohlene Handlungsbereiche übertragen werden. Für den **Radverkehr** sind dies:

- Sanierung weiterhin benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen und perspektivisch Ausbau gemäß der Netzfunktion (ERA-Standard oder höher) (vgl. Kapitel 8.3),
- Einrichten geschützter Fahrbahnführungen ohne Radverkehrsanlagen (vgl. Kapitel 8.4).
- Einrichtung von Fahrradstraßen (vgl. Kapitel 8.5),
- Aufwertung selbstständig geführter Geh- und Radwege (vgl. Kapitel 8.2),
- Radverkehrsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten auch mit Einführung von Kreisverkehren (Kapitel 8.8 und 8.9).
- Einrichten geschützter Führungswechsel insbesondere an den Ortseingängen und zusätzlicher Überquerungsstellen (vgl. Kapitel 8.10).
- Integrierte verkehrlich-städtebauliche Umgestaltung und Aufwertung ausgewählter Bereich (vgl. Kapitel 9).

Aufgrund der komplexen Abhängigkeiten und der schwierigen verkehrlichen Situation können für einige Bereiche nur mit einer integrierten Betrachtung von Verkehr mit Einbindung aller Verkehrsmittel und Städtebau hochwertige Lösungen entwickelt werden. Das Nahmobilitätskonzept kann erste Ansätze aufzeigen und Anforderungen aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs definieren. Darauf aufbauend sind aber ggf. vertiefende Betrachtungen unter Einbeziehung weiterer verkehrlicher Aspekte erforderlich. Das Nahmobilitätskonzept sollte daher in Richtung eines integrierten städtischen **Mobilitätskonzeptes** weiterentwickelt werden, das alle Komponenten des Verkehrssystems einbindet.

Für Radfahrende spielt die Qualität der Fahrbahnoberfläche eine wichtige Rolle. Sie beeinflusst Sicherheit, Fahrkomfort, Attraktivität und damit generell Akzeptanz einer Strecke. Die Stärke der Qualitätseinbußen hängt dabei von verschiedenen Faktoren wie Belagsart, Verlegungsqualität und Erhaltungszustand ab. **Kopfsteinpflaster** gehört generell nicht zu den fahrradfreundlichen Belägen und fördert zudem die Nutzung der Seitenräume anstatt der Fahrbahn. In Bargteheide gibt es im Vergleich mit anderen Städten und Gemeinden derzeit nur wenige entsprechende Straßen(abschnitte) wie beispielsweise am Markt. Im Zuge der grundhaften Sanierung oder des Umbaus von Straßen sollte ein Ersatz von Kopfsteinpflaster durch radverkehrsfreundliche Beläge, vorzugsweise Asphalt oder geschnittenes Natursteinpflaster geprüft werden soweit keine Denkmalschutzbelange dem entgegenstehen.

Die umseitige Abbildung gibt einen Überblick zur räumlichen Verortung des Handlungskonzeptes, das im Weiteren vertiefend erläutert und mit dem Maßnahmenplan (vgl. Kapitel 9) hinterlegt wird.



## 7.2 Planungsgrundlagen

### Vorauswahl der Radführung

Auf Grundlage der ERA 2010, Kap. 2.3.3 zur Vorauswahl von geeigneten Führungsformen und des zugehörigen Bildes „Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Innerortsstraßen“ wird folgendes Vorgehen empfohlen:

- Die Eignung bestimmter Führungsformen hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Beide Größen werden in der ERA 2010 zu Belastungsbereichen zusammengefasst.
- Als Kraftfahrzeugbelastung wird die Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt. Als Kfz-Geschwindigkeit dient die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Sofern eine gemessene Kfz-Geschwindigkeit deutlich unterhalb des zulässigen Wertes liegt, kann diese verwendet werden.
- Den Belastungsbereichen sind geeignete Führungsformen zugeordnet. Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien.
- Je nach Ausprägung weiterer Entscheidungskriterien wie beispielsweise einem hohen Schwerverkehrsanteil und Linienbusverkehr kann deshalb in begründeten Fällen von diesen Zuordnungen abgewichen werden.

Im **Belastungsbereich I und II** ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar – bei Klasse I ohne zusätzliche Angebote, bei Klasse II mit entsprechenden zusätzlichen Angeboten wie z. B. nicht benutzungspflichtige Radwege oder Schutzstreifen.

Im **Belastungsbereich III** kann das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn soll nur bei günstigen Randbedingungen zur Anwendung kommen, gegebenenfalls mit Schutzstreifen oder anderen flankierenden Maßnahmen.

Im **Belastungsbereich IV** ist das Trennen aus Sicherheitsgründen geboten. Wenn dies aufgrund von Flächenrestriktionen nicht möglich ist, soll geprüft werden, ob durch verkehrsplanerische oder – in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde – verkehrsrechtliche Maßnahmen der Belastungsbereich III oder II erreicht werden kann. Anderenfalls soll durch Maßnahmen der Netzplanung dem Radverkehr eine zusätzliche Alternativroute angeboten werden.

Die **Übertragung auf die Rahmenbedingungen** in der Stadt Bargteheide ergibt in der Kernstadt bzw. im Siedlungsbereich vom Grundsatz her keine zwingende Notwendigkeit für straßenbegleitende Radwege. In allen Straßen auch des übergeordneten Straßennetzes kommt grundsätzlich das Fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr in Frage und sollten daher vorzugsweise weiterverfolgt werden. Dabei spielt die zulässige Höchstgeschwindigkeit eine wesentliche Rolle zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, aber auch weitere Kriterien wie das Parken und Grundstücksausfahrten. Lediglich der Straßenzug L82 / Hamburger Straße – Lübecker Straße liegt in einem Grenzbereich der Belastungsbereiche II und III. Bei einer Reduzierung der Kfz-Belegung wäre auch hier die Fahrbahnführung die favorisierte Lösung (vgl. auch Kapitel 7.3).

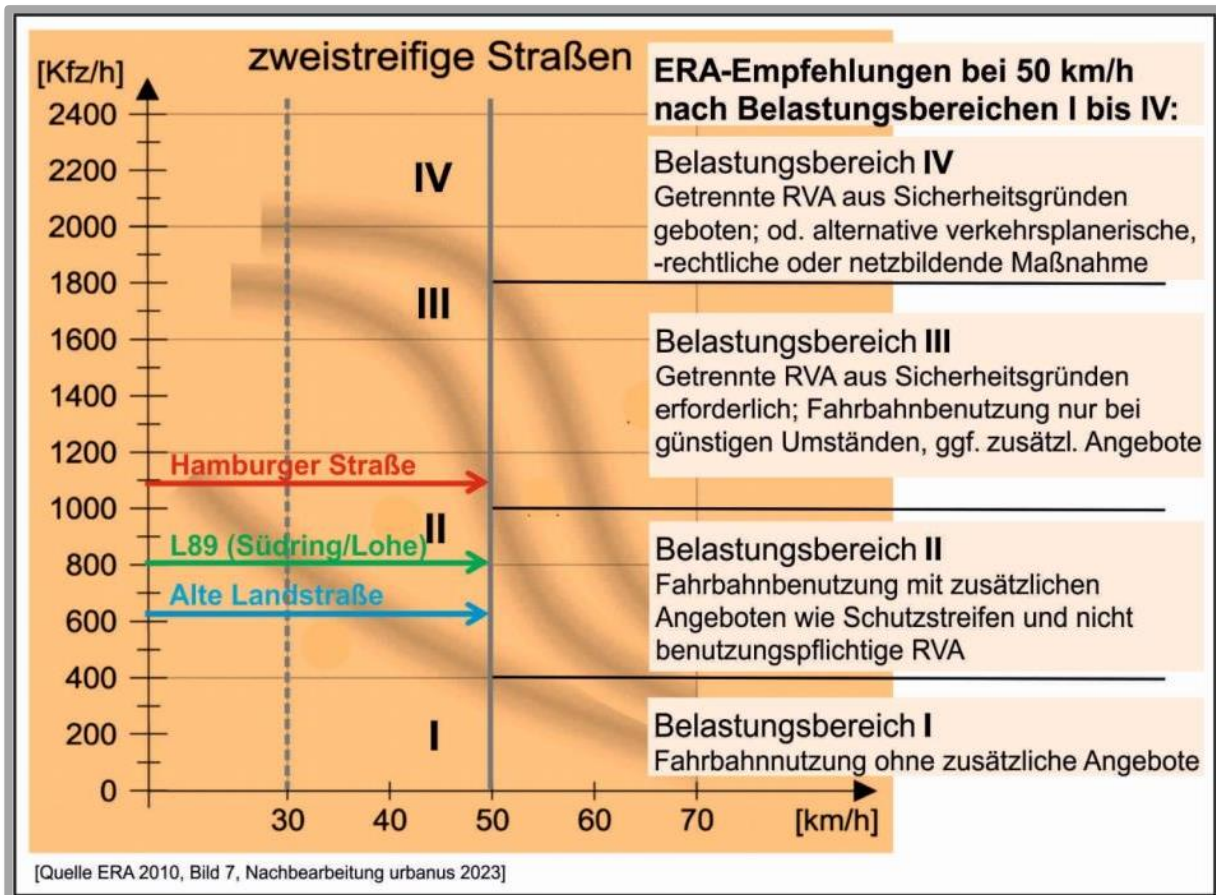


Abbildung 7-3: Anwendungsbeispiele für Belastungsbereiche nach ERA 2010 mit Bezug zu Bargteheide

### Problem der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit

Die Anlage regelkonformer Radwege erfordert generell eine ausreichende Flächenverfügbarkeit in den Straßenräumen. Diese ist im Bestand in Bargteheide nur auf sehr kurzen Streckenabschnitten ausreichend gegeben. Im Stadtgebiet sind innerorts an übergeordneten Straßen regelkonforme Radwege nur möglich mit

- teilweise deutlichen Eingriffen in private Liegenschaften und/oder Naturräume,
- Teil- oder Komplettaufgabe der Straßenraumbegrünung inkl. Baumbestand,
- Teil- oder Komplettaufgabe des Straßenrandparkens und/oder
- erheblichen Eingriffen in die Kfz-Verkehrsführung (z.B. Einrichten von Einbahnstraßen, starke Verkehrsberuhigung).

Am Beispiel Alte Landstraße werden exemplarisch die **Handlungsspielräume** aufgezeigt:

- Breitester Querschnitt ca. 22m, Fahrbahn inkl. Parken ca. 12m (Höhe Schulzentrum) => Radwege oder Radfahrstreifen möglich
- Schmalster Querschnitt ca. 13m, Fahrbahn ca. 6m => nur einseitiger Schutzstreifen möglich (nicht zu empfehlen)
- Durchgehend regelkonforme Radwege sind nur bei Komplettumbau des gesamten Straßenraumes einschließlich Begrünung über ca. 2km Länge möglich.

## Empfehlungen für die Radführung in Bargteheide

Vor dem Hintergrund der Vorüberlegungen ergeben sich für die Gemeinde künftig folgende drei **Hauptführungsformen** für den Radverkehr:



Abbildung 7-4: Künftige übergeordnete Führungsformen für den Radverkehr in Bargteheide

**Straßenbegleitende Radwege** im Bestand als gemeinsame Geh- und Radwege sollten auf den klassifizierten Straßen zumindest außerhalb der Siedlungslage beibehalten werden. Dazu gehören insbesondere die Landesstraße L82 nördlich des Knotens Alte Landstraße und südlich des Südringes, die Landesstraße L89 im gesamten Verlauf sowie die Alte Landstraße südwestlich Am Volkspark oder alternativ Westring. Diese Radverkehrsanlagen sind abschnittsweise nach Bedarf zu sanieren und perspektivisch auf die angestrebten Qualitätsstandards Radvorrangroute oder Ergänzungsrouten (ERA-Standard) anzupassen. Außerdem ist, soweit nicht bereits vorhanden, eine durchgehende Beleuchtung zu prüfen.

Im Siedlungsbereich sind gemeinsame Geh- und Radwege und perspektivisch auch die **Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr** vor dem Hintergrund steigender Radverkehrsaufkommen sowie zunehmender Geschwindigkeiten beim Radverkehr durch E-Bikes / Pedelecs und den Einsatz von Lastenfahrrädern und Anhängern sukzessive abzubauen.

### 7.3 Exkurs: Verkehrswendeszenario

Das derzeitige Kfz-Aufkommen lässt im übergeordneten Straßen der Kernstadt derzeit keine nachhaltige Neuordnung der Straßenräume und der Verkehrsführung zu, ohne die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs und damit auch die Erreichbarkeit wichtiger städtischer Verkehrsziele erheblich einzuschränken. In Bezug auf den Fuß- und Radverkehr sind aktuell weder durchgehend regelkonforme Geh- und Radwege noch straßenbegleitende Radwege realisierbar. Andererseits wird die Radführung aufgrund der hohen Kfz-Belastung und der Kfz-Geschwindigkeiten subjektiv als unsicher empfunden und daher von den meisten Radfahrenden gemieden. Die Anlage beidseitiger Radfahrstreifen und Schutzstreifen zur Sicherung der Fahrbahnführung lassen die Straßenraumprofile ebenfalls nicht zu.

Eine weitreichende Chance für erweiterte Handlungsspielräume und perspektivisch eine Verkehrswende in der Stadt Bargteheide ergibt sich mit der geplanten Schließung des Westringes bis zur L82, so dass dann von Nord nach Süd eine komplette Umfahrung des Stadtgebietes und damit eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs sowie auch eine Verlagerung von Zielverkehren beispielsweise aus Richtung Bad Oldesloe / Elmenhorst zum Gewerbegebiet Bargteheide möglich wird. Sobald der konkrete Zeitplan zur baulichen Umsetzung steht, sollte die Stadt Bargteheide ein neu ausgerichtetes Gesamtverkehrskonzept erarbeiten.

Voraussetzung für eine nachhaltige Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsqualität ist vorrangig eine konsequente Beruhigung des Kfz-Verkehrs, um die Radführung auf der Fahrbahn auch subjektiv sicherer zu gestalten, und dann auch eine Neuordnung der Kfz-Verkehrsführung. Anzustreben wäre flächendeckend Tempo 30 in der Kernstadt. Eine Option, mehr Flächen für den Radverkehr zu schaffen, ist die Einrichtung von Einbahnstraßen auch bei Hauptverkehrsstraßen. Damit könnten beidseitige Schutzstreifen, teilweise auch Radfahrstreifen eingerichtet werden. Solche Einbahnstraßen würden beispielsweise für die östliche Jersbeker Straße, Wurth, Abschnitte der L82 sowie der Alten Landstraße und die Lindenstraße in Frage kommen. Grundsätzlich wären auch die Rathausstraße und Bahnhofstraße als gegenläufige Einbahnstraßen vorstellbar, allerdings verbunden mit einer schlechteren Erreichbarkeit des zentralen Geschäftsbereichs und des Bahnhofs für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV. Im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes wäre ggf. zu prüfen, ob ein Ausbau des Hammoorer Weges als Entlastung für die Bahnhofstraße dienen könnte.

In Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung des Straßenverkehrsrechtes wären darüber hinaus auch weitere innovative Lösungen wie beispielsweise das Einrichten einer Fahrradstraße im Fischbeker Weg (K57) und ggf. auch an weiteren übergeordneten Straßen vorstellbar.

Aufgrund des langen Zeithorizontes für die Verlängerung des Westringes wird ein abgestuftes Vorgehen empfohlen, um die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr auch kurz- bis mittelfristig zu verbessern:

- (1) Kurzfristig Abstellen akuter Mängel wie fehlende Bordsteinabsenkung, Einengung von Geh- und Radwegen u.a. durch Begrünung und Einbauten, fehlende Markierungen und Beschilderungen etc..
- (2) Mittelfristig „kleinere“ Optimierungen der Fuß- und Radführung insbesondere an Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit und Führungstransparenz.
- (3) Langfristig Neuordnung der Kfz-Verkehrsführung und stärkere Verkehrsberuhigung einschließlich Aufhebung der noch benutzungspflichtigen Radweg in der Kernstadt.

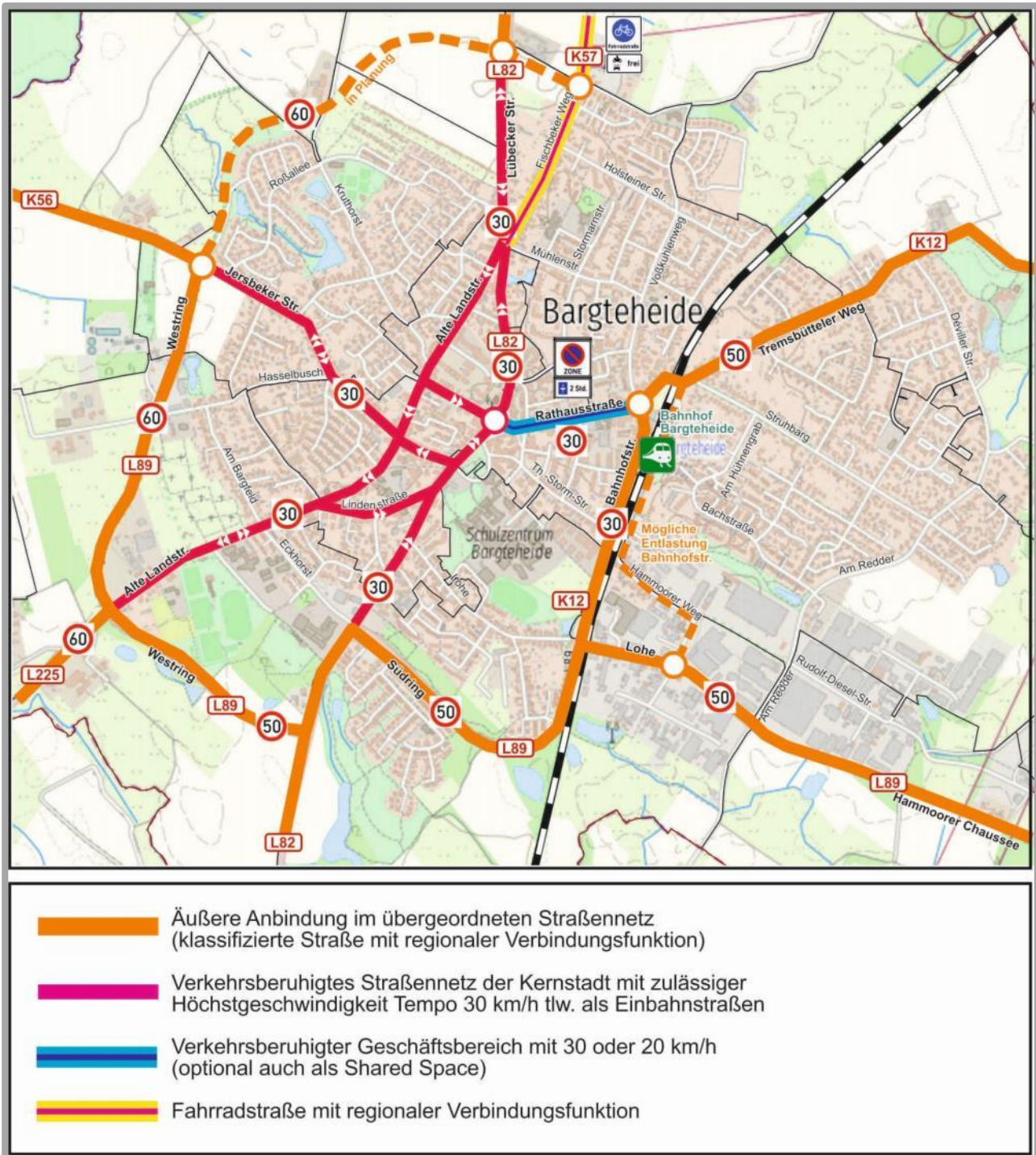


Abbildung 7-5: Mögliche Führung zu Kfz-Verkehr im Verkehrswendeszenario

## 8 Handlungskonzept – Kernelemente der Planung

### 8.1 Übergeordnete Aufwertung der Fußverkehrsqualität inkl. Barrierefreiheit

Das Nahmobilitätskonzept verfolgt das Ziel, die Fußverkehrsqualität für die gesamte Bevölkerung Bargteheides zu verbessern („Design für Alle“). Der Fußverkehr soll eine wahrnehmbare Priorität im Verkehrsraum erhalten und auch für Personen mit Mobilitätseinschränkung und besonderem Sicherheitsbedürfnis gestaltet sein. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen systematisch eingesetzt werden. Das im Rahmen des Konzeptes entwickelte Fußverkehrszielnetz kann hier als Grundlage für eine räumliche Priorisierung herangezogen werden.

Qualitätsrouten bzw. Hauptrouten sollten z.B. in ihrer Instandhaltung und Pflege bevorzugt werden, da sie essentielle Verbindungen für die Alltagsmobilität darstellen (Maßnahme Ü.1 im Maßnahmenplan). Zur Sanierung und Unterhaltung gehören u.a. die folgenden Bausteine:

- Qualitätssicherung eines Reinigungs- und Winterdienstes
- Entfernen/Vermeiden von Barrieren (temporär, baulich)

Ein Fokus auf die Qualitätsrouten bedeutet im Umkehrschluss allerdings nicht, dass die übrigen Fußwegeverbindungen keine Rolle spielen. Stattdessen gelten auch die übrigen Verbindungen als Baustein einer übergeordneten Aufwertung der Fußverkehrsqualität. Ein Check für das gesamte Fuß- und Radwegenetz der Stadt Bargteheide könnte durchgeführt werden, um allumfassend Mängel – die im Rahmen dieses Konzeptes entweder nur oberflächlich (Beleuchtung oder Zustand) oder räumlich begrenzt (Innenstadt) erhoben werden konnten (Kapitel 4) – zu detektieren (Maßnahme Ü.3). Dazu zählen insbesondere bauliche Mängel wie Unebenheiten, fehlende Markierungen, nach DIN EN 13201 unzureichende Beleuchtung. Der erweiterte Mängelcheck sollte durch Vertreter:innen der Stadtverwaltung initiiert werden. Es ist jedoch auch denkbar, die Bevölkerung dabei stärker zu involvieren. Als Referenzprojekt kann der so genannte Melde-Michel in Hamburg erwähnt werden. Bürgerinnen und Bürger können auf einer digitalen Plattform Mängel in der verkehrlichen Infrastruktur melden. Dazu gehören Straßen, Laternen, Grünanlagen, Wege oder Spielplätze. Die Mängel werden dann an die Stadtverwaltung oder andere Betriebe weitergeleitet und von den zuständigen Akteur:innen bearbeitet.

Das Thema Barrierefreiheit spielt bei der Aufwertung der Fußverkehrsqualität eine übergeordnete Rolle, kann jedoch aufgrund begrenzter finanzieller Ressourcen nur gebündelt und anschließend Schritt für Schritt umgesetzt werden. Zur Herstellung barrierefreier Verkehrsanlagen dienen die vereinfachten Qualitätsstandards aus Kapitel 1.5 in Tabelle 8-1 als Vorlage, die zunächst prioritär für die Qualitätsrouten, über die Zeit jedoch auch für die gesamte Fußverkehrsinfrastruktur angewendet werden sollen. Hierzu zählt insbesondere die Sicherstellung einer ausreichenden Gehwegbreite. Bei schwierigen Raumverhältnissen, die auf einige Bereiche in Bargteheide zutreffen, wird ein schrittweises Vorgehen unter Kapitel 1.4 beschrieben. Weitere Aspekte der Barrierefreiheit und allgemeinen Aufwertung der Fußverkehrsqualität werden ebenfalls in Kapitel 1.4 detailliert beschrieben und umfassen folgende Schwerpunktbereiche:

- Überquerungen (Zwei bzw. Mehr-Sinne-Prinzip),
- Gehweggestaltung (Breite, Oberflächenbeschaffenheit usw.),
- Leitsystem (Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip),
- Beleuchtung,

- (gut zugängliche) Sitzgelegenheiten,
- Bordsteinabsenkungen,
- ÖPNV-Haltestellen,
- öffentlich zugängliche barrierefreie Toiletten,
- Abbau temporärer Barrieren.

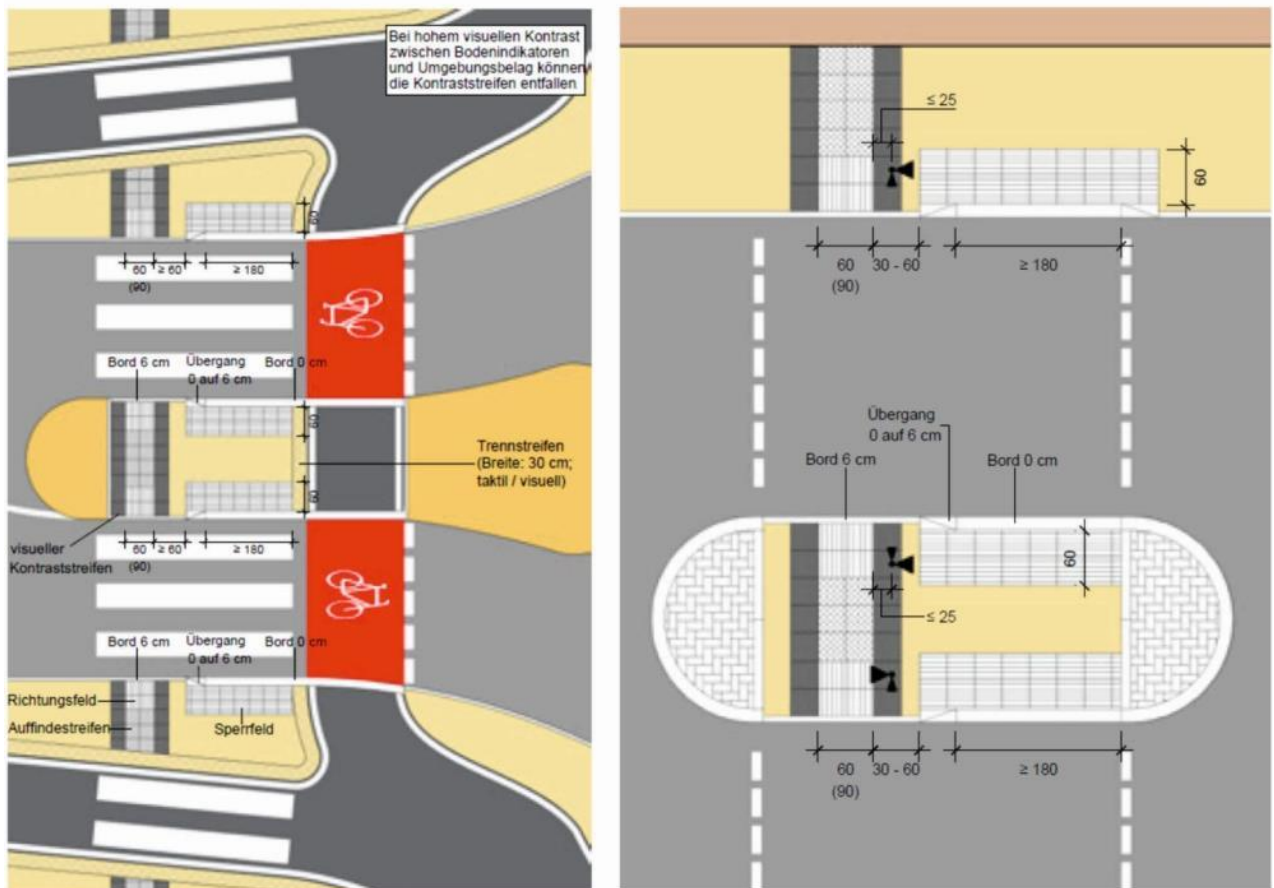
Neben den gesetzlichen Auflagen sowie einschlägigen Richtlinien und Planungshilfen gibt es inzwischen auch viele Musterlösungen (vgl. Abbildung 8-1). In Bargteheide gibt es zwar einzelne Ansätze für barrierefreie Verkehrsanlagen, aber noch keine systematische Umsetzung. Daher sollte in enger Abstimmung mit der AG Menschen mit Behinderungen, dem Behindertenbeauftragten, den Verbänden und ggf. weiteren Akteur:innen eine Detailplanung für ein barrierefreies Bargteheide mit einem stufenweisen Umsetzungsprogramm erarbeitet werden (siehe auch Kapitel 11). Dabei soll auch über den aktuellen Stand der Umsetzung des FRVK informiert werden. Diskussionsbasis könnten die Fuß- und Radwege-Checks sein. Straßenraumspaziergänge könnten diese Maßnahme ergänzen.

Zur Aufwertung der Fußverkehrsqualität gehört nicht zuletzt auch das Umsetzen eines „attraktiven Ambientes“. Dabei sollte insgesamt auf Ökologie, Verkehrsberuhigung und städtebaulich relevante Strukturen geachtet werden. Die Sicherung des Baumbestandes soll stets oberste Priorität bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen genießen.

Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen 2022



Ungesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe



Querung am Kreisverkehr mit Radweg

Überquerungsstelle mit Mittelinsel

Abbildung 8-1: Musterlösungen für barrierefreie Überquerungsstellen

## 8.2 Aufwertung von Qualitätsrouten für den Fußverkehr

Im Rahmen der Maßnahmen F.1 bis F.8 werden die definierten Haupt- bzw. Qualitätsrouten aus Kapitel 6.2 entsprechend der in Kapitel 1.4 formulierten Qualitätsstandards ausgebaut und aufgewertet. Diese Maßnahmen stehen eng in Verbindung mit der Umsetzung der Maßnahmen Ü.1, Ü.4, Ü.5 und Ü.6.

### **Bargteheider Standard**

Für die systematische Umsetzung wird eine aufeinanderfolgende Aufwertung der einzelnen Qualitätsrouten vorgeschlagen (F.1 – F.8). Dabei wird empfohlen, sowohl für die Wegeführung (Orientierungssystem, Zonierungen), Gestaltung der Überquerungen (Verbindung zu Maßnahmen FQ.1 - FQ.6) sowie Sitzgelegenheiten (alle 300m) einen **Bargteheider Standard** zu entwickeln und damit die Festlegung auf ein einheitliches Gestaltungskonzept für Bargteheide vorsieht (vgl. Kapitel 8.11). Für die Entwicklung eines solchen Gestaltungskonzeptes (inkl. Aufpflasterungen, Leitsystem und Sitzgelegenheiten) wird angeregt, sich die Unterstützung von Studierenden kreativ-baulicher Fachrichtungen einzuholen.

Für die Wegweisung im Fuß- und Radverkehr gelten z.B. Grundsätze wie: Einheitlichkeit, Wahrnehmbarkeit, Lesbarkeit und v.a. Kontinuität (M WBF 2.5). Bargteheide verfügt für den Radverkehr bereits über eine Wegweisung, die genau diesen Prinzipien generell folgt. Diese wäre dem neuen Routennetz für den Radverkehr anzupassen. Gleichzeitig wird empfohlen, auch für den Fußverkehr eine ähnliche Beschilderung zu konzipieren, die sich an den festgelegten Haupt- bzw. Qualitätsrouten des Fußverkehrs orientiert (vgl. Kapitel 8.11). Von hoher Relevanz ist hier die Einheitlichkeit der Routenführung. Eine Orientierung sollte intuitiv erfolgen (unabhängig von der körperlichen Verfassung der Einwohner:innen) und eine Fortbewegung sicher und durchgehend ermöglichen.

Darüber hinaus wird dringend empfohlen, bei der Umsetzung der Qualitätsstandards vorhandene stadtstrukturelle Qualitäten zu berücksichtigen. So wird Kopfsteinpflaster trotz der schwierigen Begeh- und Befahrbarkeiten im Marktbereich als optisch positiv gewertet. Auch der vorhandene alte Baumbestand sollte stets gesichert und durch die Umsetzung von Maßnahmen nicht gefährdet werden. Das Ziel ist, eine attraktive Wegeführung zu schaffen ohne Einbußen im Bereich des historischen Stadtbildes oder der grünen Struktur in Kauf zu nehmen (z.B. bei der Umgestaltung vom Marktplatz und den dazu gehörigen Parkplatzflächen). Ein Vorbild könnte hier die Stadt Lübeck z.B. im Bereich der Zonierung liefern (vgl. Abbildung 8-2, links).



Abbildung 8-2 Zonierung eines Gehweges in Lübeck (Aufnahme: GGR) mit beispielhafter Markierung (links), Überquerungsstelle in Bargteheide (Aufnahme: GGR) mit beispielhafter Markierung (rechts)

Für die Gestaltung barrierefreier Querungshilfen (FQ.1 – FQ.6) könnte auf bereits im Bargteheider Stadtbild existente Strukturen zurückgegriffen werden – z.B. die Querungshilfe am Mittelweg. Diese hat den Vorteil sowohl Querungshilfe (Fußgänger:innen haben Vorrang) zu sein, als auch zur Verkehrsberuhigung beizutragen. Darüber hinaus ist sie mit zwei unterschiedlichen Bodenstrukturen und „natürlichen“ taktilen Elementen barrierefrei gestaltet. Unter Umständen – in Abhängigkeit der Gefahrensituation vor Ort – sollten die farblichen Elemente noch kontrastierender ausgewählt und Leitsysteme zur Querungshilfe geführt werden.

Bei der Umsetzung von Sitzgelegenheiten sollte aufgrund des Raummangels auch mit kreativen Lösungen gearbeitet werden (vgl. Kapitel 8.11). Auch wenn z.B. klassische Bänke mit einer Rückenlehne der Wunschstandard wären, wird aufgrund des Raummangels zu kreativen Lösungen gegriffen werden müssen (z.B. Klappsitze, siehe auch Kapitel 1.4). Ein einheitlicher Wiedererkennungswert ist hier wichtig, um Vertrauen in die Strukturen zu bringen.

Ein weiteres Merkmal der Qualitätsrouten besteht in der Ausweisung von öffentlich zugänglichen Toiletten. Um Neubauten zu vermeiden, könnte die Stadt in Dialog mit Lokalbesitzenden oder anderen Einrichtungen treten.

Ein räumlicher Schwerpunktbereich wird der Innenstadtbereich inkl. des Bereiches rund um den Markt und die Grünfläche darstellen, da hier ein besonders hohes Aufwertungspotenzial gesehen wird (vgl. räumliches Handlungskonzept). Zu den zentralen Aspekten gehört das Einrichten einer Zonierung durch den Kopfsteinpflasterbereich (Kapitel 1.4), Einschränkung des ruhenden Verkehrs, Einrichten von Zugängen zu Sitzgelegenheiten, Einrichten neuer Sitzgelegenheiten, Einrichten einer Wegweisung.

### 8.3 Ausbau von Radvorrangrouten und eines Radschnellweges

Radvorrangrouten sind genauso wie Radschnellverbindungen hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz und sollen bedeutende Quelle-Ziele-Potentiale des Alltagsradverkehrs mit einer längeren Entfernung abdecken. Auch für Radvorrangrouten sollten die Fahr- und Wartezeiten so reduziert werden, dass annähernd konkurrenzfähige Fahrtzeiten im Vergleich zum Kfz entstehen können. Die Ausbaustandards liegen über dem ERA-Standard, aber etwas unter dem Standard von Radschnellverbindungen (vgl. Kapitel 1.5). Bevorzugte Führungsformen bei den Radvorrangrouten sind straßenbegleitende oder selbstständig geführte Radwege, bei abgestuftem Fußverkehrsaufkommen auch als gemeinsamer Geh- und Radweg, sowie Fahrradstraßen. Die Umsetzung der angestrebten Ausbaustandards erfordert aufgrund der straßenräumlichen Rahmenbedingungen vielfach zusätzlichen Grunderwerb. Ein Eingriff in schützenswerten Baumbestand oder in die Bebauung wird für Bargteheide dagegen ausgeschlossen, so dass im Ausnahmefall auch eine Radführung auf der Fahrbahn in Kauf genommen werden muss.

Die Radvorrangrouten in Bargteheide sind Bestandteil des kreisweiten Radverkehrskonzeptes und verlaufen entlang klassifizierter Straßen mit Hauptzuständigkeiten des LBV.SH und des Kreises. Für folgende Abschnitte sind entsprechende **Ausbaumaßnahmen** vorzusehen:

- L82 – Lübecker Straße nördlich Alte Landstraße und Hamburger Straße südlich Eckhorst,
- L89 – durchgehend bis L82 (Abschnitt Südring in Zuständigkeit Bargteheides),
- L225 – Alte Landstraße südlich Am Volkspark oder alternativ Westring,
- K12 – östlich Déviller Straße,
- K56 – Jersbeker Straße westlich Westring.

Ein Engpass ist die **Bahnbrücke** an der Bahnhofstraße. Hier ist auf eine Verbreiterung der Durchfahrt mit Anlage eines beidseitigen Radweges hinzuwirken, um ausreichende Qualitäten für den Radverkehr zu erreichen. Am Übergang Lohe – Südring ist neben dem Ausbau eine Begradigung des Geh-Radweges mit Anpassung der Lärmschutzwand vorzunehmen.

Südlich der L89 an der Bahnbrücke erfolgt dann der Abzweig des vorgeschlagenen **Radschnellweges** nach Ahrensburg, der unmittelbar östlich oder westlich der Bahngleise nach Süden trassiert wird. Ein genauer Trassenverlauf ist im Rahmen einer Machbarkeitsstudie unter Federführung des Kreises Stormarn zu ermitteln (Maßnahme im kreisweiten Radverkehrskonzept).



Abbildung 8-3: Beispiele für die Gestaltung innerstädtischer Radvorrangrouten mit Radwegen

## 8.4 Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken der FGSV und des Bundes, besonders den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und in den verkehrsrechtlichen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO dokumentiert.<sup>5</sup>

Für den Radverkehr hat die jüngste Novelle der StVO einen hohen Stellenwert (sog. Radverkehrsnovelle). Ziel der Verordnung des BMVI ist es, sichere, klimafreundliche und moderne Mobilität zu fördern, indem für den Radverkehr u.a. Grünpfeil, Fahrradzonen, Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts und weitere Maßnahmen zu seiner Stärkung verbindlich eingeführt wurden. Zur Anwendung der Radwegebenutzungspflicht bildete das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2010 (BVGer 2010) bekanntermaßen einen wichtigen Meilenstein bzw. Paradigmenwechsel.

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn stellt deshalb für alle Kommunen insbesondere die dicht bebauten Kernstädte, so auch für die Stadt Bargteheide, eine künftige Standardlösung dar, da eigenständige regelkonforme Radverkehrsanlagen (als Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg) im Verlauf der übergeordneten Straßen nur auf wenigen Abschnitten konfliktfrei realisierbar, vielfach aber auch nicht zwingend notwendig sind (vgl. Kapitel 7.2). Im Stadtgebiet Bargteheides wurde bei gemeinsamen Geh- und Radwegen vielfach schon die Radbenutzungspflicht aufgehoben und durch die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr ersetzt.

Dennoch nutzen (zu) viele Radfahrende weiterhin den Seitenraum. Dies führt zu zunehmenden Konflikten mit dem Fußverkehr und dem Kfz-Verkehr durch das Fahren auf der falschen Seite und an Grundstücksausfahrten. Die Nutzung des Seitenraums erfolgt vor allem aus Gewohnheit, aus Unsicherheit (ausgeprägt bei Jugendlichen und älteren Menschen) und auch aus Unkenntnis der Regelwerke bzw. des richtigen Verhaltens. Die Konflikte werden mit steigendem Radverkehrsaufkommen und der Verbreitung neuer Radfahrzeugtypen deutlich zunehmen.

Um die Akzeptanz des Radfahrens in Bargteheide deutlich zu steigern, ist eine Förderung des Radfahrens auf der Fahrbahn ein zentrales Anliegen des Radverkehrskonzeptes und letztlich auch ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Um die Verkehrssicherheit, das subjektive Sicherheitsgefühl und den Fahrkomfort zu erhöhen, sind insbesondere folgenden flankierenden Maßnahmen einzusetzen:

- **Verkehrsberuhigende Maßnahmen** wie der Bau von Kreisverkehren sowie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch im übergeordneten Straßennetz und über konkrete Konfliktstellen wie Schulen und Altenheime hinaus (perspektivisch bei entsprechend veränderter Rechtslage optional flächendeckend 30 km/h innerhalb der Kernstadt). Eventuell sind hier auch Verkehrsversuche oder Modellstrecken umsetzbar.
- **Ordnung des Straßenrandparkens** entlang übergeordneter Radrouten bei Bedarf mit Anordnung von Halteverboten.
- Herstellen einer guten **Befahrbarkeit der Straßenränder** mit Einsatz überfahrbarer Entwässerungssysteme.

---

<sup>5</sup> Die ERA 2010 werden derzeit durch Gremien der FGSV überarbeitet, für 2023/2024 wird eine Neufassung erwartet

- Erhöhung der Aufmerksamkeit für den Kfz-Verkehr durch Anlage von **Radpiktogrammen** als Bodenmarkierung auf der Fahrbahn<sup>6</sup>.
- Ergänzende **Markierungslösungen** wie eingefärbte Radfurten und Schutzstreifen im Zulauf von Knotenpunkten.
- Installieren von **Hinweisschildern** an den Ortseingängen zur Sensibilisierung für das Radfahren auf der Fahrbahn (ggf. nur temporär).
- Prüfung eines zusätzlichen **Überholverbotes** von einspurigen Fahrzeugen gemäß der neuen StVO (Zeichen 277.1) bei unübersichtlichen Straßenabschnitten oder an Engstellen.
- Durchführen einer öffentlichen **Kampagne** zum Radfahren auf der Fahrbahn (Informations-Flyer, Plakate, Pressearbeit, Einbindung von Kooperationspartnern), in Zusammenarbeit mit der RAD.SH und der Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein.
- Sukzessive **Aufhebung der Freigabe** des Radverkehrs auf Gehwegen insbesondere bei nicht regelkonformer Gehwegbreite.



Abbildung 8-4: Beispiele für flankierende Maßnahmen zur Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn

<sup>6</sup> Der Einsatz durchlaufender Piktogrammketten ist in Schleswig-Holstein umstritten, wird aber in anderen Bundesländern praktiziert

## 8.5 Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Fahrradstraßen gehören zu den attraktivsten und sichersten Führungsformen für den Radverkehr und sind bei Radfahrenden sehr beliebt. Eine Straße wird durch das StVO-Verkehrszeichen 244.1 zur Fahrradstraße. Fahrradstraßen sind in verkehrsrechtlicher Hinsicht dem Fahrradverkehr vorbehalten. Mit anderen Fahrzeugen dürfen sie nur benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen (z.B. Anlieger frei) angezeigt wird. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist, im Unterschied zu einer Tempo-30-Zone, erlaubt. Kraftfahrzeuge müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden.

Wenig(er) Autoverkehr und langsame Geschwindigkeiten sorgen in Fahrradstraßen für ein angenehmes Wohnumfeld und mehr Straßenraumqualität. Fahrradstraßen tragen auch dazu bei, quartiersfremde Kfz-Verkehre zu verlagern und gehören zu den sichersten Führungsformen für den Radverkehr. Mit der StVO-Novelle besteht auch die Möglichkeit, Fahrradzonen analog zu den Tempo-30-Zonen auszuweisen, wobei hier prinzipiell die gleichen Bedingungen gelten wie bei den Fahrradstraßen.

Bei der Auswahl spielt neben der Funktion im Radverkehrsnetz (bevorzugt Haupttrouten) vor allem die Bedeutung der Straße für den Kfz-Verkehr und die potenzielle Radverkehrsnachfrage eine Rolle. Für folgende Straßenzüge in Bargteheide wird die **Prüfung einer Fahrradstraße** empfohlen:

- (1) Eckhorst – Am Bargfeld/Hasselbusch
- (2) Theodor-Storm-Straße
- (3) Traberstieg,
- (4) Baumschulenstraße,
- (5) Am Schulzentrum,
- (6) Struhberg
- (7) Stormarner Str. (oder alternativ Voßkuhlenweg)
- (8) Kruthorst
- (9) Optional: Bachstraße – Am Hünengrab.

Die Fahrradstraßen 2 bis 5 könnten auch zu einer Fahrradzone zusammengefasst werden. In den vergangenen Jahren hat sich für Fahrradstraßen eine vorfahrtsberechtigten Führung anstatt der früher üblichen rechts-vor-links-Regelung etabliert.

Um Sicherheit, Transparenz und Fahrkomfort zu erhöhen werden folgende **flankierende Maßnahmen** empfohlen:

- Seitenmarkierung der Fahrbahn (optional auch farbig),
- bei Bedarf Anpassung / Umgestaltung von Knoten / Einmündungen,
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs mit Reduzierung und Markierung von Parkplätzen am Straßenrand,
- bei Parken am Straßenrand und ausreichender Fahrbahnbreite Markierung von „Dooring-Zones“ entlang des Parkstreifens.



Abbildung 8-5: Gestaltungsbeispiele für Fahrradstraßen



Abbildung 8-6: Übersicht der für Bargteheide vorgeschlagenen Fahrradstraßen

## 8.6 Aufwertung des Fahrradparkens

### Ausgangslage und Anforderungen an das Fahrradparken

Für die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Sie sind eine unverzichtbare Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur und eigenständiger Baustein im Ansatz „Radverkehr mit System“. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten vor allem Standsicherheit und Diebstahlschutz einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichend komfortabler Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich mit über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit ist das Fahrradparken von Bedeutung, da bei schlechten Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden oft weniger hochwertige „Zweiträder“ genutzt werden, denen es dann aber vielfach an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Beim Fahrradparken in Bargteheide gibt es nur wenige positive Ansätze, die auch als Vorbild für weitere Anlagen dienen können (z.B. einfache Rahmenhalter an einigen Schulen). Es besteht insgesamt deutlicher Handlungsbedarf, komfortables Fahrradparken auf weitere Verkehrsziele bzw. Zielbereich auszuweiten. Attraktive Angebote, die über den Standard-Anlehnbügel hinausgehen, unterstützen die Akzeptanz des Radfahrens und können bei entsprechender Gestaltung auch öffentliche Räume mit aufwerten.

Um eine möglichst hohe Akzeptanz für die Abstellanlagen / -einrichtungen sowohl von Seiten der potenziell Nutzenden als auch bei den potenziellen Investoren und Betreibenden zu erreichen, sind eine Reihe von Anforderungen in der Planung und Umsetzung zu berücksichtigen und ggf. gegeneinander abzuwägen:

Anforderungen potenzieller Nutzer:innen	Anforderungen Betreiber und Allgemeinheit
Kurze Wege zwischen Abstellanlage und Verkehrsquelle bzw. Verkehrsziel und möglichst gute, barrierefreie Erreichbarkeit der Abstellanlage.	Geringer Flächenbedarf, gute städtebauliche Verträglichkeit und ansprechende architektonische Gestaltung.
Ausreichende (bedarfsgerechte) Stellplatzkapazität.	Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von wildem Parken.
Hoher Bedienungskomfort und hohe Bequemlichkeit (Anlehnbügel, Wetterschutz, Boxen usw.).	Angemessene Investitionskosten bei gleichzeitig geringen Unterhalts- und Folgekosten.
Nutzungssicherheit und hohe Flexibilität in der Nutzung (u. a. Eignung für verschiedene Fahrradtypen).	Hohe Qualität und Flexibilität in der Konstruktion und Gestaltung (Anpassung an unterschiedliche Rahmenbedingungen).
Hohe subjektive Sicherheit (u. a. Beleuchtung, Übersichtlichkeit, soziale Kontrolle).	Verkehrssicherheit (Vermeidung von Gefährdungen für die Verkehrsteilnehmer).
Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus.	
Standsicherheit für die Fahrräder.	

Tabelle 8-1: Grundsätzliche Anforderungen an das Fahrradparken

## Qualitätsstandards für die Abstellanlagen

Teilweise sind in Bargteheide noch die nicht mehr zeitgemäßen Vorderradklemmen anzutreffen, besonders verbreitet noch an Standorten des Einzelhandels, aber auch an den Schulen und Sportanlagen.

Moderne **Rahmenbügel** werden zum künftigen Standard für das Fahrradabstellen. Bei der Auswahl sollte auf Gestaltungsvarianten geachtet werden, so dass beispielsweise auch Werbeträger (z.B. für den Einzelhandel) möglich sind.

Deutlicher Nachholbedarf besteht bei den Abstelleinrichtungen in Bargteheide im Hinblick auf **Diebstahl- und Vandalismus-Schutz**. Für ausgewählte Standorte sind neben Überdachungen auch verschließbare Stellplätze vorzusehen, insbesondere an den Schulen, öffentlichen Einrichtungen und am Bahnhof. Die Gestaltung sollte sich an einer Integration in die örtlichen Rahmenbedingungen orientieren. Interessierte Investoren von überdachten und gesicherten Abstellanlagen sollen von der Verwaltung im Hinblick auf die baurechtliche und finanzielle Umsetzung beraten werden und Anregungen für Gestaltungsformen erhalten.

Aufgrund der höheren Investitions- und Unterhaltskosten kommen **verschließbare Anlagen** (gesichertes Fahrradparken) vor allem dort zum Einsatz, wo ein konkreter Bedarf bereits gegeben ist oder aus den Rahmenbedingungen des Standortes abgeleitet werden kann. Hierbei wird vor allem auf Fahrradboxen und Sammelanlagen gesetzt, die auch bei größeren Einrichtungen / Unternehmen (Zielgruppe „Beschäftigte“) eine sinnvolle Ergänzung zu den freistehenden Anlagen darstellen und privat finanziert werden sollten. Abstellanlagen an zentralen Standorten können außerdem durch Serviceangebote wie Luftpumpen oder Radreparaturstationen ergänzt werden.

Öffentliche **Ladestationen** für Pedelecs und E-Bikes werden für Bargteheide als nicht zwingend erforderlich angesehen, da aufgrund der kurzen Wege im Alltagsverkehr in der Regel ein Laden am Wohnstandort möglich ist. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung und Aufwertung der Rathausstraße wären dort ggf. auch integrierte Kfz- und Fahrrad-Ladestationen sinnvoll. Darüber sollten auch Wohnungsgesellschaften, der Einzelhandel und Unternehmen aktiv werden und Ladestationen auf privatem Grund und an den Wohngebäuden installieren und betreiben.

## Standorte für das Fahrradparken

Schülerinnen und Schüler sind die Bevölkerungsgruppe mit der intensivsten Radnutzung. Die **Schulen** sind demnach auch wichtige Bezugspunkte für hochwertiges Fahrradparken (auch für das Lehrpersonal). In Abstimmung mit den Schulen sollten die positiven Ansätze weiterentwickelt und noch bestehenden Defizite abgestellt werden. Neben der Kapazität sollten auch Bedarfe des Abstellkomforts und die Qualität der Abstellanlagen diskutiert und ggf. verbessert werden (z.B. auch ausreichende Abstände zwischen den Rahmenbügeln, gesicherte Abstellmöglichkeiten). Gute Abstellanlagen fördern die Radnutzung an den Schulen und tragen damit indirekt auch zur Reduzierung der Elterntaxis bei.

Im Bereich des **Berufs- und Besorgungsverkehrs** wird noch deutliches Entwicklungspotenzial für das Fahrradparken gesehen. Eine Förderung des Radverkehrs von Seiten der öffentlichen Einrichtungen und der Unternehmen erfolgt bisher eher mit zurückhaltendem Engagement. Da aber inzwischen in vielen Unternehmen der Klima- und Umweltschutz eine wichtige Rolle auch in der Außendarstellung spielt, ergeben sich hier Chancen, das Thema ggf. auch im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements voranzubringen.

An **Einzelhandelsstandorten** wird der Bedarf nach anspruchsgerechten Fahrradabstellmöglichkeiten vielfach unterschätzt. Standsichere Abstellmöglichkeiten vor oder im Nahbereich von Läden und Versorgern können die Präsenz des Radverkehrs steigern, Anreize für die Radnutzung geben und auch mit Werbung kombiniert werden. Hier gibt es noch Optimierungsbedarf. Von Seiten der Stadtverwaltung sind im Hinblick auf den Einzelhandel entsprechende Informations- und Überzeugungsarbeit zu leisten und ggf. Beratung für die Planung und Umsetzung anzubieten. Auch die Erteilung von Baugenehmigungen sollte an das Errichten zeitgemäßer Fahrradabstellplätze gekoppelt werden.

Auch bei den **Freizeitangeboten** geht es um gute Angebote beim Fahrradparken und die Schaffung einer Basisqualität mit einem Grundangebot an Rahmenbügeln. Das Stellplatzangebot ist dann sukzessive an die bestehende Nachfrage anzupassen und bei Bedarf mit erhöhten Komfortelementen auszustatten. Als Standorte sind prädestiniert:

- Sportanlagen,
- Spielplätze,
- räumliche Schnittstellen zu Wanderwegen sowie Walking- und Fitnessrouten.

Die Vernetzung von Fahrrad und ÖPNV über **Bike & Ride-Angebote** wird bei der Umgestaltungsplanung des Bahnhofsumfeldes bereits verfolgt. Aufgrund der kurzen Wege im Binnenverkehr und der insgesamt guten ÖPNV-Erschließungsqualität ist das Potenzial für B&R an Bushaltestellen in Bargteheide eher gering und wird nicht als Handlungsbedarf eingestuft.



Abbildung 8-7: Gestaltungsbeispiele für Fahrrad-Abstellanlagen und Fahrrad-Service

## 8.7 Verkehrsberuhigung zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort

Die Stadt Bargteheide verfügt derzeit über kein integriertes Gesamtverkehrskonzept, so dass die Lösung von Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsträgern und von Flächendispositionen im Verkehrsraum hier vorrangig aus Sicht des Radverkehrs betrachtet werden. Dazu gehört auch die wichtige Komponente der Verkehrsberuhigung. Im Vordergrund der Zielsetzungen für verkehrsberuhigende Maßnahmen stehen wesentliche **Aspekte der Verkehrs- und Stadtqualität**:

- Schutz der Verkehrsteilnehmenden durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Schulwegsicherheit,
- Reduzierung von Lärm und Schadstoffbelastungen sowie
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Die wesentliche verkehrsrechtliche Grundlage bildet dabei der § 45 Abs. 1c der StVO. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird auf die große Bedeutung der Verkehrsberuhigung für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität sowie als substanzieller Beitrag zur Radverkehrsförderung ausdrücklich hingewiesen. Daher ist zu empfehlen, ein entsprechendes Konzept zur Verkehrsberuhigung möglichst als integraler Bestandteil eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes zu erstellen und einer gesonderten Beschlussfassung in den Gremien der Gemeinde zuzuführen.

In den **Tempo-30-Zonen**, die in Bargteheide für die Wohnquartiere bereits nahezu flächendeckend umgesetzt sind, erfolgt die Radverkehrsführung generell auf der Fahrbahn, womit weitere Aktivitäten hinsichtlich Benutzungspflicht und StVO-Beschilderung von Radverkehrsanlagen entfallen. Beim Nachweis überhöhter Geschwindigkeiten (z.B. durch Radarmessungen) sind bauliche Maßnahmen zur Hinterlegung der Verkehrsberuhigung vorzusehen, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau zu erreichen. Auch die verkehrsrechtlichen Spielräume für die Anordnung von streckenbezogenem Tempo-30 beispielsweise an Schulen oder potenziellen Gefahrenstellen sind in Bargteheide weitgehend ausgeschöpft (vgl. dazu Kapitel 9.2). Perspektivisch sollte im Rahmen eines Gesamtverkehrs- bzw. Mobilitätskonzeptes flächendeckend Tempo-30 für die gesamte Kernstadt diskutiert werden<sup>7</sup>.

Im Zusammenhang mit der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sollte bei den betroffenen Straßen eine wirksame „**Einstellung**“ eines **reduzierten Geschwindigkeitsniveaus** durch entsprechende Straßenraumgestaltung und flankierende Maßnahmen wie Kreisverkehre, Fahrbahnteiler oder zusätzliche Überquerungsstellen unterstützt werden. Beispielsweise sind diese geeignet, um das unerwünschte Überholen durch Kfz zu unterbinden und damit den Radverkehr auf der Fahrbahn subjektiv wie objektiv sicherer zu machen.

---

<sup>7</sup> vgl. Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" unter dem Dach des Deutschen Städte- und Gemeindetages.

Für verkehrsberuhigende Maßnahmen steht ein breites und bewährtes **Instrumentarium** zur Verfügung, das in Abhängigkeit von den konkreten Zielsetzungen der Maßnahme und den örtlichen Rahmenbedingungen eingesetzt werden kann. Zu unterscheiden ist zwischen baulichen Elementen, die bei entsprechender Gestaltung eine hohe Wirksamkeit erzielen können und nicht-baulichen Instrumenten, die meist kurzfristig und mit relativ wenig Aufwand umsetzbar sind.

#### Nicht-bauliche Instrumente:

- Ausdehnung von 30/20 km/h-Abschnitten bei Straßen mit Radführung auf der Fahrbahn,
- Einrichten von beschränkten Lkw-Durchfahrtsverboten (z.B. Struhbarg),
- Installation weiterer Geschwindigkeitsanzeiger mit Geschwindigkeitsmessung,
- Ausweitung der Verkehrsüberwachung,
- Öffentlichkeitsarbeit / Kampagnen in Kooperation mit der RAD.SH der AG Menschen mit Behinderung,

#### Bauliche Elemente:

- Einrichten von Kreisverkehren (bevorzugt Minikreisverkehre),
- Fahrbahnteiler in Kombination mit Überquerungsstellen,
- Fahrbahnverengung,
- Belagswechsel und Belageinfärbung,
- Aufpflasterungen,
- Kfz-Durchfahrts- / Diagonalsperren.



Abbildung 8-8: Beispiele für nicht-bauliche Instrumente für Verkehrsberuhigung

**Für den Rad- und Fußverkehr heißt in jedem Fall die Devise:  
Je mehr Verkehrsberuhigung, desto mehr Verkehrssicherheit und Fahrkomfort.**

## 8.8 Fuß- und fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten

### Planungs- und Gestaltungsinstrumente

Knotenpunkte gehören vielfach zu den Unfallschwerpunkten, da sie teilweise komplexe Verhaltensweisen von den Verkehrsteilnehmenden abfordern. Wesentliches Konfliktpotenzial sind vor allem nicht ausreichend transparente oder nachvollziehbare Verkehrsführungen. Für den Radverkehr ist in der Regel das Linksabbiegen bei der Fahrbahnführung und bei Radwegen die Querung von Einmündungen kritisch. Hier gilt es mehr Transparenz herzustellen und Aufmerksamkeit für den Fuß- und Radverkehr zu erzielen. In Abhängigkeit von der Örtlichkeit und der dortigen Verkehrssituation kommen folgende **Planungs- und Gestaltungselemente** zum Einsatz:

- Herstellen barrierefreier Überquerungsmöglichkeiten einschließlich taktilem Leitsystem,
- Rückbau von Knotenflächen, ggf. auch durch Minikreisverkehre (vgl. Kap. 8.9),
- Vorfahrtsberechtigter Führung des Radverkehrs z.B. auf Fahrradstraßen,
- Verzicht auf freie Kfz-Rechtsabbiegerführung an Knoten insbesondere innerorts
- Furtmarkierungen ggf. mit zusätzlicher Einfärbung,
- Anbringung von Warnzeichen und unterstützende Beschilderung der Fuß- und Radverkehrsführung.



Abbildung 8-9: Beispiele eingefärbte Radfurten an Knoten / Einmündungen

Für folgende Knotenpunkte werden Anpassungen / Umbaumaßnahmen empfohlen (ohne Kreisverkehre, vgl. Kapitel 8.9). Eine ergänzende Ausführung zu einzelnen Lösungsansätzen erfolgt in Kapitel 11.

- Lübecker Straße L82 / Alte Landstraße
- Hamburger Straße / Lohe
- Eckhorst / Hamburger Straße L82
- Westring L89 / Hamburger Straße L82
- Südring L89 / Zu den Fischteichen
- Lohe L89 / Bahnhofstraße
- Lohe L89 / Am Redder

- Hammoorer Chaussee L89 / Otto-Hahn-Straße
- Trembüttler Weg K12 / Déviller Straße
- Alte Landstraße / Wurth
- Alte Landstraße / Jersbeker Weg
- Jersbeker Straße / Neue Straße
- Eckhorst / Am Bargfeld
- Am Redder / Getriebebau-Nord-Straße

## Lichtsignalanlagen

Im Regelfall sind bestehende Lichtsignalanlagen vor allem nach den Anforderungen des Kfz-Verkehrs und nach dem Kriterium der Kfz-Verkehrsqualität ausgerichtet. Dies bedeutet, dass für den Fuß- und Radverkehr häufig längere Wartezeiten entstehen. Besonders nachteilig ist es, wenn mehrere Straßen an einem Knoten gequert werden müssen und dann mehrere Grünzeiten abgewartet werden müssen.

Lichtsignalanlagen sollten künftig möglichst so programmiert werden, dass für den Fuß- und Radverkehr Wartezeiten von maximal 60 Sekunden entstehen.

Außerdem sollten im Verlauf von straßenbegleitenden Radwegen und bei Einsatz von Aufstellflächen (ARAS) gesonderte Rad-LSA eingesetzt werden, mit denen eine gezieltere Steuerung des Radverkehrs möglich ist, bei Bedarf auch mit Vorlauf- und/oder Nachlaufgrün zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verlängerung der Freigabezeiten.

Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster, sogenannte „Bettelampeln“ beeinträchtigen den Verkehrsfluss für den Fuß- und Radverkehr. Hinzu kommt teilweise ein Informationsproblem, wenn LSA-Schaltungen nicht als Bedarfsschaltungen klar gekennzeichnet sind. Gerade in verkehrsschwachen Zeiten werden Bettelampeln vom Fuß- und Radverkehr oft auch ignoriert. Es wird daher empfohlen, Bettelampeln nur noch bei nachgewiesenem Erfordernis einzusetzen, im Regelfall aber darauf zu verzichten. Der Bestand sollte dahingehend überprüft werden. Für den Radverkehr ist bei Bedarfs-LSA auch eine automatische Grünanforderung über Induktionsschleifen oder Sensoren möglich.

## 8.9 Umgestaltung von Knotenpunkten durch Einrichten von Kreisverkehren

Während sich in vielen Ländern wie Dänemark, Niederlande, Frankreich oder Spanien Kreisverkehre inzwischen als Standardlösung von Inner- und Außerortsknoten etabliert haben, hat in Deutschland die Verbreitung erst in den letzten Jahren langsam zugenommen. Kreisverkehre benötigen zwar aufgrund der erforderlichen fahrgeometrischen Parameter in der Regel mehr Fläche als LSA-gesteuerte Knotenpunkte, bieten aber auf der anderen Seite eine Reihe wichtiger **Vorteile für den Fuß- und Radverkehr**:

- Geschwindigkeitsdämpfung im Knotenzulauf,
- transparente Führung und gute Übersicht für alle Verkehrsteilnehmenden,
- reduzierte Lärm- und Schadstoffbelastung,
- sichere Führung für den Radverkehr (in der Fahrbahn) insbesondere beim sonst konflikträchtigen Linksabbiegen,
- sichere Querungen für den Fußverkehr (innerorts über Zebrastreifen),
- möglicher Einsatz als städtebauliches Gestaltungselement.

Bei den Kreisverkehren gibt es verschiedene Gestaltungsformen mit verschiedenen räumlichen Ausprägungen. Für das Stadtgebiet von Bargteheide eignen sich grundsätzlich Minikreisverkehre mit einem Außendurchmesser zwischen 13 und 22 m oder in Einzelfällen auch kompakte Kreisverkehre (auch als „kleine Kreisverkehre“ bezeichnet) mit Außendurchmessern ab 26 m. Diese Formen passen sowohl zu den bestehenden Kfz-Belegungen im Stadtgebiet als auch zu den verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen.

Die Eignungsprüfung erfordert sowohl einen Nachweis der möglichen Flächendisposition als auch den Nachweis einer ausreichenden Leistungsfähigkeit. Im Bargteheider Straßennetz werden folgende Knoten als **mögliche Kreisverkehre** eingestuft:

- (1) L82 / Rathausstraße (kompakter Kreisverkehr),
- (2) L89 Lohe / Hammoorer Weg (kompakter Kreisverkehr, Planungsentwurf liegt vor),
- (3) Alte Landstraße / Lindenstraße (Minikreisverkehr),
- (4) Eckhorst / Schloßstraße (Minikreisverkehr),
- (5) Kruthorst / Roßallee (Minikreisverkehr),
- (6) Fischbeker Weg / Am Krögen  
(Minikreisverkehr als Ortseingang in Verbindung mit dem Radwegeausbau zur L82),
- (7) Wilhelm-Hauff-Weg / Am Krögen  
(Minikreisverkehr in Verbindung mit dem Radwegeausbau zur L82).
- (8) Voßkuhlenweg / Holsteiner Straße (Minikreisverkehr),
- (9) Am Redder / Struhbarg (Minikreisverkehr)

Eine erste grobe Flächenprüfung hat ergeben, dass die Anlage der o.g. Kreisverkehre räumlich realisierbar ist. Um die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr zu optimieren, sollten alle Zufahrten zu den Kreisverkehren innerorts mit einem Zebrastreifen ausgestattet werden. Für die Knoten Rathausstraße / L82 und Alte Landstraße / Lindenstraße wurden exemplarisch Planungsskizzen für einen Kreisverkehr erstellt, die exemplarisch die grundsätzliche Machbarkeit und Integrationsmöglichkeit in den Verkehrsraum zeigen (vgl. Kapitel 11). Für die Knoten mit potenziellen Kreisverkehren liegen zudem Kfz-Belegungen vor, die aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine Ausschlussgründe für Kreisverkehre bedeuten.

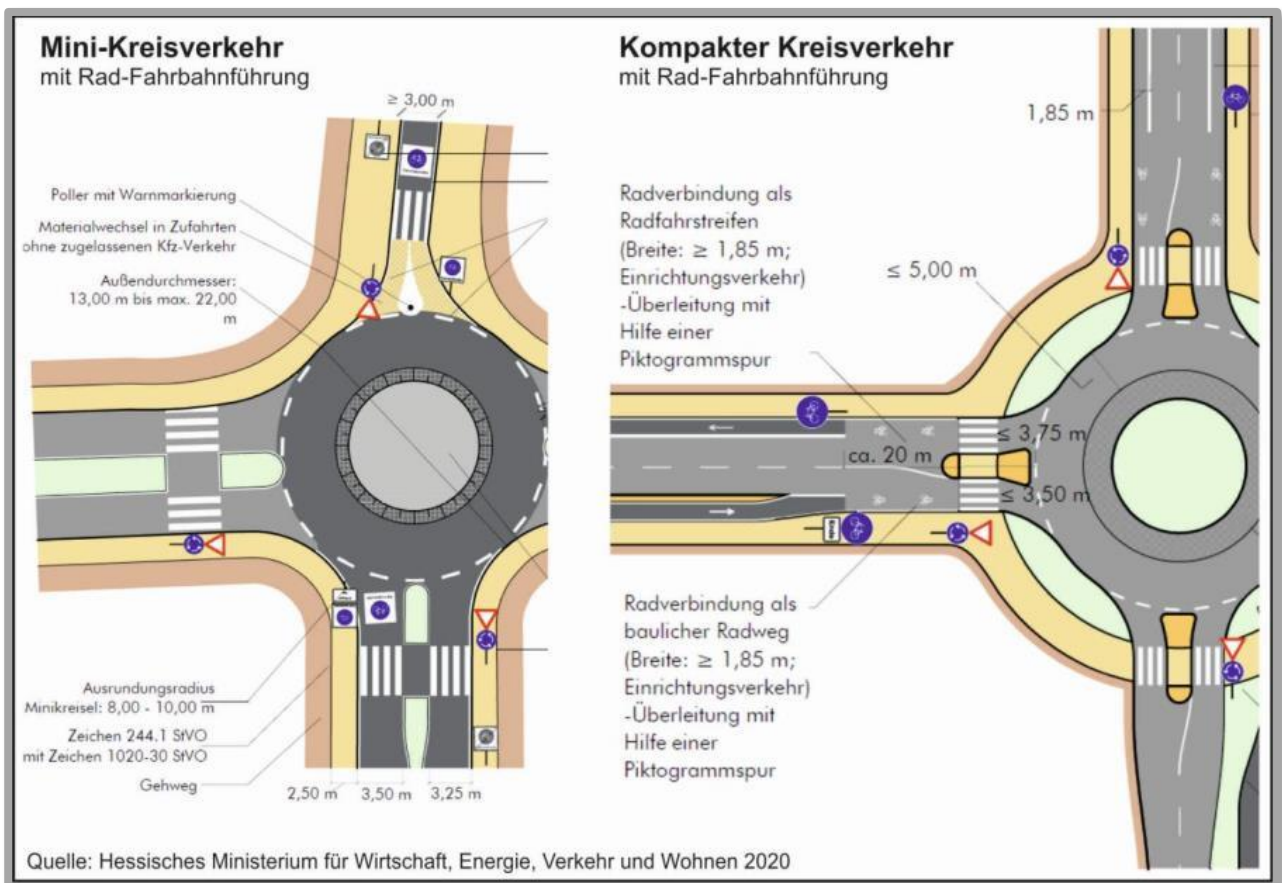


Abbildung 8-10: Musterlösungen für Minikreisverkehre und kompakte Kreisverkehr

## 8.10 Einrichtung / Aufwertung von Überquerungsstellen und Radführungswechseln

Die Benutzung vorhandener Radwege oder alternativ der Fahrbahn regelt unabhängig vom jeweiligen Baulastträger die StVO. Hier gilt, dass die sog. Radwegebenutzungspflicht (VZ 239, 240, 241) nur ausgesprochen werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt. Radfahren auf der Fahrbahn ist somit künftig der Regelfall im Stadtgebiet. Autofahrende müssen daher immer davon ausgehen, dass Radfahrende auf der Fahrbahn fahren oder auf diese wechseln. Wie die umfangreichen Erkenntnisse des Gutachterteams und der Bestandsaufnahmen zeigen, sind jedoch bis heute die baulichen und damit einhergehend die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen vielfach nicht gegeben, um die Zugewinne bei der Fahrradnutzung insbesondere im Alltagsradverkehr wie vom Land Schleswig-Holstein als Zielstellung vorgegeben zu erreichen (vgl. Landesradstrategie 2030). Dies gilt auch für die Stadt Bargteheide.

Das Einrichten guter Überquerungsstellen und Führungswechsel ist ein Kernelement zur Förderung der Nahmobilität und die Etablierung einer richtungstreuen Radführung und schafft insgesamt mehr Aufmerksamkeit für den Fuß- und Radverkehr. Außerdem tragen mehr Überquerungsstellen auch zu einer höheren Netzdichte mit kürzeren Wegen und Reisezeiten im Fuß- und Radverkehr bei und verringern die Trennwirkung übergeordneter Straßen. Schließlich können Überquerungsstellen und Führungswechsel an den Ortseingängen auch als Element der Straßenraumgestaltung eingesetzt werden und zu einer Reduzierung von Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr bzw. generell einer Verkehrsberuhigung beitragen.

### Einrichtung neuer Überquerungsstellen und Führungswechsel

Im Nahmobilitätskonzept für Bargteheide werden neue oder aufgewertete Überquerungsstellen und Führungswechsel, teilweise auch in der Ausführung als Kreisverkehr (vgl. Kapitel 8.9) vorgeschlagen. Bei den vorgeschlagenen Örtlichkeiten ist hierzu eine Abstimmung mit der Verkehrsbehörde des Kreises erforderlich. Für die Gestaltung von Führungswechseln und Überquerungsstellen stehen Musterlösungen u.a. aus dem kreisweiten Radverkehrskonzept zur Verfügung, die der jeweiligen Örtlichkeit anzupassen sind

Für Bargteheide sind an folgenden Stellen (gesicherte) **Führungswechsel** im Übergang zwischen Zweirichtungsradwegen auf der Radführung auf der Fahrbahn vorzusehen:

- (1) Tremsbüttler Weg Ost – östlich der Einmündung Déviller Straße,
- (2) Jersbeker Weg West – Umbau des vorh. Führungswechsels östlich des Kreisverkehrs,
- (3) Alte Landstraße Süd – zwischen Am Volkspark und Westring,
- (4) Am Redder – zwischen Struhberg und Bachstraße (ggf. in Kombination mit Kreisverkehr),
- (5) Bahnhofstraße in Höhe Seniorendorf  
(in Abhängigkeit von der weiteren Radführung in der Bahnhofstraße)
- (6) Perspektivisch nach Fertigstellung Westring + Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht:  
L82 Nord - Höhe Alte Landstraße und L82 Süd – zwischen Lohe und Südring.

## Einrichtung barrierefreier Überquerungsstellen gesondert für den Fußverkehr

Zusätzliche barrierefreie **Überquerungsstellen** / Überquerungshilfen oder Anpassungen vorhandener Überquerungsstellen für den Fußverkehr werden an folgenden Orten nach einem festgelegten baulichen Standard (siehe **Bargtheider Standard** in Kapitel 8.2 und Abbildung 8-11) vorgeschlagen. Eine detailliertere Ausführung zu einzelnen Lösungsansätzen erfolgt in Kapitel 11.

- Ernst-Barlach-Weg / Traberstieg (FQ.1)
- Anpassung der Führung Ernst-Barlach-Weg über den Julius-Gerken-Weg (FQ.2)
- Am Steinkreuz / Buschkoppel (FQ.3)
- Baumschulenstraße / Theodor-Storm-Straße (FQ.4)
- Lohe / westlich Nelkenweg (FQ.5)
- Struhbarg / Hoppensack (FQ.6)
- L82 / Lindenstraße (H3.6)
- L89 / Langenhorst (H2.10)
- Alte Landstraße in Höhe Alter Sportplatz (H4.8)
- Alte Landstraße / Lindenstraße (H4.3)
- Lindenstraße Höhe Papendoor (FQ.7)
- Verbindungsweg Lauenburger Straße / Mühlenstraße (FQ.8)
- Bahnhofstraße in Höhe Seniorendorf / Bushaltestelle (ggf. mit Radführungswechsel) (H2.14)
- Tremsbüttler Weg in Höhe Pommernstraße (H6.3)
- Déviller Straße am Abzweig Waldweg (H6.1)
- Bachstraße / Am Redder (H2.12)
- Optional: Westring L89 / Glindfelder Weg (H2.15)



Abbildung 8-11: Vorschlag für die Gestaltung von Überquerungsstellen im Bargtheider Standard

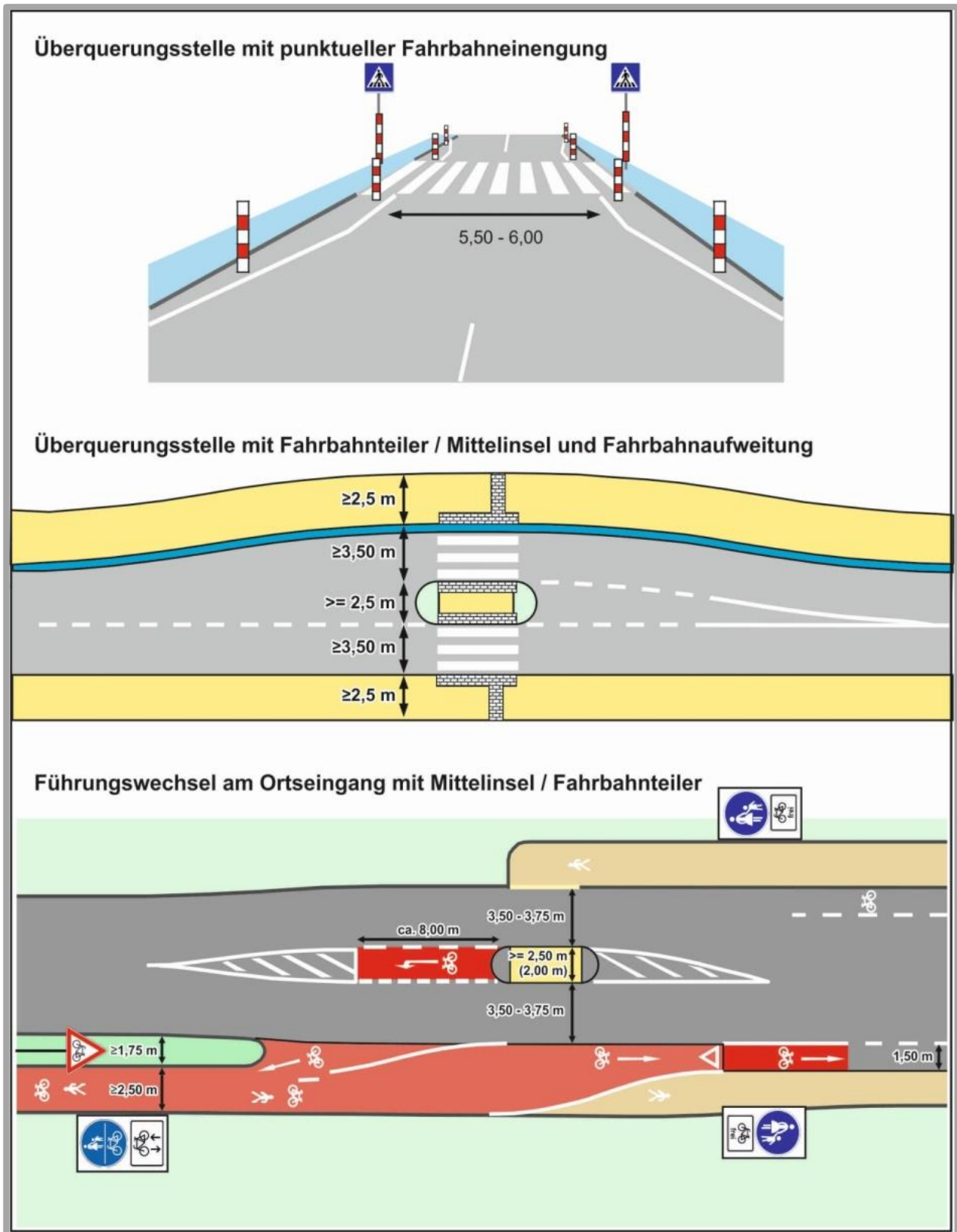


Abbildung 8-12: Musterlösungen für Überquerungsstellen und Führungswechsel

## 8.11 Aufbau eines koordinierten Leit- und Orientierungssystems

### Koordination der Leitsysteme für den Fuß- und Radverkehr

Um einen unnötigen „Schilderwald“ zu vermeiden bzw. die bereits vorhandene Schildervielfalt nicht weiter auszubauen und damit auch unnötige Kosten zu verursachen, sollten die Leitsysteme für den Fuß- und Radverkehr aufeinander abgestimmt werden. Dafür wird folgende **Funktionsteilung** und räumliche Schwerpunktsetzung vorgeschlagen:

- Fußverkehrsleitsystem als integriertes Leitsystem für den gesamten Innenstadtbereich und die kleinräumige Zielwegweisung sowie für ausschließliche Gehwege,
- Fußverkehrsleitsystem außerhalb der Innenstadt im Wesentlichen für die Qualitätsrouten Fußverkehr und ansonsten nach Bedarf punktuell im Nahbereich wichtiger Verkehrsziele,
- Radwegweisung durchgehend für die Radvorrangrouten und die städtischen Hauptrouten sowie punktuell für die Ergänzungs- und Freizeitrouten bevorzugt im Außenraum der Stadt mit einem gröberen Zieleraster.

### Fußverkehrsleitsystem

Es wird empfohlen, als Ersatz für die vorhandenen Fußwegweiser ein komplett neues Fußwegeleitsystem im Rahmen der Städtebauförderung für die Innenstadt zu entwickeln, das vorrangig im gesamten Innenstadtbereich und auf den zuführenden Fußverkehrsachsen zum Einsatz kommt und eine einheitliche Strukturierung und Gestaltung (Corporate Design) aufweist. Mit einem hochwertigen Leitsystem soll die Präsenz des Fußverkehrs im öffentlichen Raum gestärkt und ein positives Erscheinungsbild der Innenstadt unterstützt werden (vgl. Abbildung 8-13).

Im Fußverkehrsleitsystem werden auch Ziele wie WC-Anlagen, Bushaltestellen und optional Gastronomie ausgewiesen sowie ergänzende Hinweise für die Barrierefreiheit eingebunden. Als Elemente des Leitsystems können neben üblichen Pfeilwegweisern beispielsweise an ausgewählten Standorten auch digitale Informationsstelen mit erweiterten Informationsangeboten eingesetzt und die Wegweisung in Elemente der Stadtmöblierung integriert werden.

### Radwegweisung

Durch eine gute Wegweisung wird die Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Raum gestärkt. Damit ist die Radverkehrswegweisung auch ein indirekt wirkendes Element der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung. Für die Radwegweisung in Bargteheide wird eine pragmatische Vorgehensweise verfolgt. Mit der Umsetzung des neuen Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) und des kreisweiten Radverkehrsnetzes wird auch die bisherige kreisweite Radverkehrswegweisung angepasst, die im Wesentlichen aus Pfeilwegweisern besteht und auf die Zielausweisung der Städte und Gemeinden ausgerichtet ist. Diese Radwegweisung wurde in den letzten Jahren sukzessive ausgebaut und weist im Kreis Stormarn mittlerweile eine relativ hohe Flächendichte auf. Da die meisten übergeordneten Radrouten im kreisweiten und städtischen Radverkehrskonzept übereinstimmen, wird die weitere Anpassung der kreisweiten Radwegweisung auch Bargteheide zugutekommen.



Abbildung 8-13: Gestaltungsbeispiel mit möglichen Elementen für ein Fußverkehrleitsystem

Aufgrund der Transparenz des städtischen Radverkehrszielnetzes (vgl. Kapitel 6) und der untergeordneten touristischen Verkehre wird der Bedarf für eine ergänzende Radwegweisung im Stadtgebiet Bargteheides in der Priorität als abgestuft betrachtet. Wichtige Grundlage für die künftige Radwegweisung ist der Erlass für die Radwegweisung in Schleswig-Holstein von 2023.

Ergänzungsbedarf wird noch hinsichtlich der Ausschilderung innerstädtischer Ziel wie Stadtzentrum, Rathaus, Sportanlagen und Bahnhof gesehen. Es ist zu prüfen, ob diese in die kreisweite Wegweisung bezüglich Schilderdesign eingebunden werden können und welche zusätzlichen Ziele auszuschildern und Wegweiserstandorte zu ergänzen sind.

Die Radverkehrswegweisung sollte die wichtigsten Knoten und Abzweige im Radverkehrsnetz abdecken. Im Streckenverlauf kann – wo erforderlich – eine Ergänzung der Hauptwegweiser durch Zwischenwegweiser erfolgen, die aber möglichst sparsam eingesetzt werden sollten. Die Umsetzung sollte vorrangig für die Radvorrangrouten und die Hauptrouten und dann sukzessive für die Ergänzungsrouten erfolgen.

Von entscheidender Bedeutung für ein Funktionieren der Wegweisung ist eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung. Der Kreis hat hierfür ein EDV-gestützten Kataster aufgebaut. Dieses dient auch der Herstellung und erstmaligen Aufstellung, sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Pflege.

Für das Schilderdesign stehen unterschiedliche Ausführungsarten zur Verfügung. Für den Einsatz in städtischen Bereichen haben sich neben den Pfeilwegweiser inzwischen Tabellenwegweiser etabliert, die auch kompatibel zum neuen Erlass für die Radwegweisung sind. Unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen sollten in Bargteheide in der Kernstadt Tabellenwegweiser und im Außenbereich die üblichen Pfeilwegweiser zum Einsatz kommen. Der Einsatz von **Tabellenwegweisern** bietet sich allenfalls punktuell beispielsweise an den übergeordneten Knoten an:

- L82 / Alte Landstraße
- L82 / Rathausstraße
- L82 / L89 Südring
- Alte Landstraße / Jersbeker Straße
- L89 / Am Redder
- L89 / Bahnhofstraße

In der folgenden Abbildung ist eine mögliche Gestaltung eines Tabellenwegweisers für Bargteheide dargestellt. Es wird empfohlen, zunächst die kreisweite Radwegweisung mit dem übergeordneten bzw. regionalen Zieleraster insbesondere entlang der Radvorrangrouten zu ergänzen bzw. zu komplettieren und in einem zweiten Schritt die städtische Wegweisung – wo erforderlich – zu ergänzen. Die Kennzeichnung regionaler Radvorrangrouten und von Radschnellverbindungen kann zusätzlich über Einschübe mit einem entsprechenden Nummernsystem oder auch einem Knotenpunktsystem erfolgen



Abbildung 8-14: Radwegweisung - Gestaltungsbeispiel für einen Tabellenwegweiser

## 9 Handlungskonzept – Integrierte Handlungsbereiche

### 9.1 Innenstadt/Stadtzentrum – Rathausstraße, Bahnhof, Am Markt

Die Innenstadt bzw. der Bereich zwischen Markt und Bahnhof mit der Rathausstraße als zentrale Geschäftsstraße ist das mit Abstand bedeutendste Verkehrsziel in Bargteheide und gleichzeitig auch Kristallisationsbereich des städtischen Lebens. Dieser Bereich bedarf daher in verkehrlicher wie in städtebaulicher Hinsicht einer besonderen Aufmerksamkeit. Die hier verorteten Verkehrsziele erzeugen nicht nur ein hohes Verkehrsaufkommen und erfordern eine gute Erreichbarkeit, sondern stellen auch besondere Anforderungen an die Erlebnis- und Aufenthaltsqualität. Der Bahnhof mit seinem Umfeld bildet außerdem ein wichtiges Entree zur Stadt Bargteheide. Ein entsprechendes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt befindet sich derzeit in der Erstellung.

Auch aus verkehrlicher Sicht und im Hinblick auf das Radverkehrskonzept ist eine straßenräumliche Aufwertung mit Einbindung der angrenzenden Bereiche und einer starken verkehrsberuhigenden Komponente sinnvoll und mit folgenden **Zielsetzungen** weiter zu verfolgen:

- Beruhigung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs,
- Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr,
- Erweiterung der Spielräume für die Straßenraumgestaltung,
- Erhöhung der städtebaulichen Qualität und Aufenthaltsqualität.

Gute Beispiele aus verschiedenen Städten und Gemeinden zeigen, wie solche Gestaltungskonzepte aussehen und erfolgreich umgesetzt werden können. Mit der Botschaft „öffentliche Räume neu denken“ könnte hier ein wichtiger Impuls für Bargteheides Innenstadt und ein klares Bekenntnis für eine starke Nahmobilität gesetzt werden. Da speziell die Rathausstraße schon einige positive Gestaltungsansätze aufweist, stellt sich hier die Frage, wie umfangreich eine Umgestaltung aussehen soll.

Die Eckpunkte für die **Umgestaltung der Rathausstraße** sind aus verkehrlicher Sicht:

- Weitere Verkehrsberuhigung mit Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 20 km/h,
- Anpassung der Knoten L89 / Am Markt und Kreisverkehr (Voßkuhlenweg) für die Radführung auf der Fahrbahn,
- Einheitliche und hochwertige Gestaltung der Verkehrsflächen und Freiräume mit Aufhebung der alten Radwegpflasterung,
- Neuordnung des Parkens insbesondere Aufhebung des Schrägparkens,
- Einrichten von 1-2 zusätzlichen Überquerungsstellen,
- Herstellen der Barrierefreiheit bei den Verkehrsanlagen,
- Aufwertung der städtebaulichen Qualität und des Einkaufsambientes
- Schaffung von Ruhezonen und mehr Aufenthaltsqualität
- Ausbau dezentraler komfortabler Fahrradabstellanlagen und Sitzgelegenheiten.

Als mögliche Gestaltungsoption ist auch das Prinzip des Shared Spaces bzw. der weichen Separation mit in die Betrachtungen einzubeziehen. Wegen der Komplexität ist hier eine integrierte Planung mit Beteiligung der lokal Betroffenen und der Öffentlichkeit erforderlich ggf. auch im Rahmen eines verkehrlich-städtebaulichen Wettbewerbs. Außerdem ist für die Umsetzung und Finanzierung eine mögliche Förderung über die Programme der Städtebauförderung zu prüfen.



Abbildung 9-1: Beispiele für Geschäftsstraßen nach dem Prinzip „Weiche Separation“ und Shared Space

Der Bereich um den **Markt** weist derzeit aus verkehrlicher Sicht einen deutlich größeren Handlungsbedarf auf als die Rathausstraße. Daher sollte dieser Bereich für eine verkehrlich-städtebauliche Neuordnung und Umgestaltung im Vordergrund stehen. Übergeordnet geht es um eine bessere Strukturierung der Verkehrsführungen und um eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie eine deutliche Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsführungen.

Als Alternative zur Landesstraße L82 und zur Anbindung des südlichen Stadtgebietes an den zentralen Geschäftsbereich fehlt es derzeit an einer attraktiven und konfliktarmen Führung für den Fuß- und Radverkehr auf der Westseite der Innenstadt. Die bestehenden Wege sind unübersichtlich, teilweise umwegig und überwiegend zu schmal für eine Hauptverbindung. Daher sollte ein durchgehender, möglichst gradliniger Weg von der Lohe bis zur Rathausstraße eingerichtet werden.

Vom westlichen Rand der Lohe führt die Verbindung zunächst über den Verkehrsberuhigten Bereich in den Stadtpark zum Ganztageszentrum (1). Ab Ende des Verkehrsberuhigten Bereiches erfolgt eine Verbreiterung und Begradigung des heutigen Gehweges bis zur Stadtbibliothek und von dort aus weiter über die bestehende Straßenführung bis zur Rathausstraße (2). Um die ausgeprägten Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu minimieren, wird eine Reduzierung und Neuordnung der Parkierungsflächen Am Markt und die Unterbindung von Durchgangs- und Parksuchverkehren durch eine Durchfahrtsperre in Höhe Stadtbibliothek oder Theodor-Storm-Straße empfohlen. Westlich der Stadtbibliothek wird außerdem ein Abzweig zur Hamburger Straße Höhe Utspann eingerichtet (3). Diese Wegeführung ist als gemeinsamer Geh- und Radweg auf mindestens 3 Meter, ab Stadtbibliothek auf 4 bis 5 Meter auszubauen, ggf. als Verkehrsberuhigter Bereich.

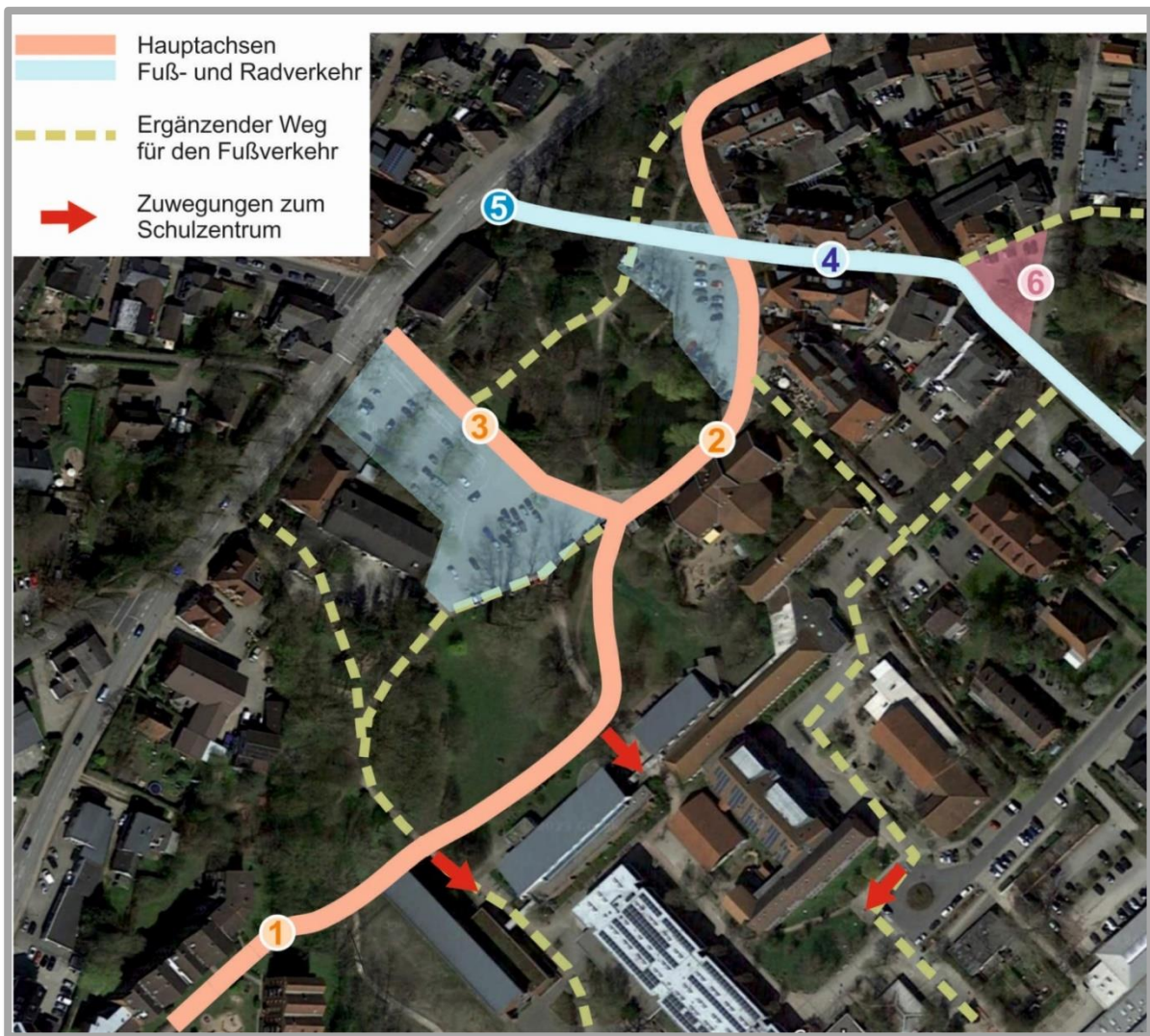


Abbildung 9-2: Planungsskizze für die Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich Markt

Die Theodor-Storm-Straße wird zu einer Hauptachse für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet und bildet künftig nicht nur eine wichtige Ost-West-Verbindung in der Innenstadt, sondern auch eine attraktive Alternativführung zur Rathausstraße. Die vorgeschlagene Fahrradstraße geht westlich des Mittelweges in einen Verkehrsberuhigten Bereich über (4) und wird dann als Gehweg an die L82 (Bushaltestelle) angeschlossen (5). Für den Verkehrsberuhigten Bereich wird ein Austausch des Kopfsteinpflasters empfohlen, ggf. auch als Maßnahme der Städtebauförderung. In Höhe der Bushaltestelle sollte eine zusätzliche Überquerungsstelle geprüft werden. Der Radverkehr wird über die Nord-Süd-Achse zur L82, Rathausstraße und Lohe geführt. Der Platz im Dreieck Theodor-Storm-Straße / Mittelweg wird zu einem barrierefreien und verkehrsfreien Quartiersplatz aufgewertet (6).

Ein im gesamten Beteiligungsverfahren stark kontrovers diskutiertes Thema ist die **Querung des Schulzentrums**. Die baulich-räumliche Gestaltung des Schulgeländes wurde seinerzeit nicht für eine zentrale Fuß- und Radroute ausgelegt. Unter Berücksichtigung der bestehenden räumlichen Rahmenbedingungen und der erwarteten Zunahme des Radverkehrs, speziell auch von Pedelecs / E-Bikes, erzeugt eine dauerhafte Freigabe des Radfahrens über das Schulgelände oder sogar die Einbindung in das Radverkehrsnetz ein starkes Konfliktpotenzial und wird daher von den Gutachtern nicht empfohlen. Vielmehr wird auf die Ertüchtigung der Verbindungen über Bahnhofstraße – Theodor-Storm-Straße / am Schulzentrum und die neue Führung westlich des Schulgeländes (s.o.) gesetzt. Die Querung des Schulgeländes für den Fußverkehr ist dagegen weitgehend konfliktfrei möglich und daher Bestandteil des übergeordneten Fußverkehrsnetzes. Optional kann eine Freigabe für den Radverkehr außerhalb der Kernschulzeit geprüft werden, aus Gründen der Transparenz wird aber auch dies von den Gutachtern nicht befürwortet.



Abbildung 9-3: Führungsdefizite für den Fuß- und Radverkehr im Bereich Markt / Stadtpark

## 9.2 Vorbereich Johannes-Gutenberg-Schule Alte Landstraße / Am Volkspark

Die Umfelder von Schulen und die anbindenden Straßen sind besonders sensible Stadt- und Verkehrsräume, deren Gestaltung eine besondere Aufmerksamkeit erfordert. Kfz-Verkehre im unmittelbaren Schulumfeld und auch auf dem Schulgelände sind möglichst zu minimieren und verträglich zu gestalten. Dabei spielen die Beruhigung des fließenden Verkehrs und eine konfliktarme Anordnung von Parkplätzen sowie eine verträgliche Organisation von Elterntaxis eine zentrale Rolle. Sichere Schulumfelder sind eine Grundvoraussetzung, damit Schülerinnen und Schüler sicher zu Fuß zur Schule gehen oder mit dem Fahrrad fahren können und häufiger diese Verkehrsarten nutzen.

Bargteheide ist ein bedeutender Schulstandort mit starken Schülerverkehrsströmen und einem großen regionalen Einzugsbereich. Das Schulzentrum ist künftig in ein Umfeld aus verkehrsberuhigten Straßen eingebunden und ist durch seinen zentralen Standort im Fuß- und Radverkehr gut erreichbar. Verkehrlich kritischer ist die Situation im Bereich der Johannes-Gutenberg-Schule (JGS) mit den zuführenden Straßen Alte Landstraße und Am Volkspark.

Durch die Überlagerung starker Ströme im Fußverkehr und Radverkehr sowie im Kfz-Verkehr einschließlich Linienbusverkehr und Elterntaxis besteht hier insgesamt ein hohes Konfliktpotenzial. Beim Fuß- und Radverkehr sind nicht nur die Flächen unterdimensioniert, sondern es bestehen auch unklare Führungs- und Querungssituationen, die subjektive Unsicherheit und potenzielle Verkehrssicherheitsrisiken darstellen. Auch an der nicht barrierefreien Bushaltestelle ist die Wartefläche zu den Schulzeiten deutlich unterdimensioniert.



Abbildung 9-4: Alte Landstraße und Am Volkspark im Bereich der JGS

Im Bereich der Alten Landstraße wird grundsätzlich eine stärkere Verkehrsberuhigung mit einer Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und ergänzenden baulich-gestalterischen Mitteln beispielsweise Belagswechsel und Fahrbahneinengung vorgeschlagen. Perspektivisch könnte in Verbindung mit einem Schuleingang an der Alten Landstraße und unter Einbindung der Einmündung Alte Landstraße / Am Volkspark auch eine Lösung mit weicher Separation / Shared Space in Frage kommen, um auch die Querungssituation zu verbessern und den Straßenraum insgesamt aufzuwerten. Dies wäre im gesamtverkehrlichen Kontext in Abstimmung mit den Schulakteuren und der Verkehrsbehörde abzustimmen und planerisch zu vertiefen. Der Radführungswechsel zwischen Seitenraum und Fahrbahn sollte bereits westlich der Straße Am Volkspark erfolgen. In der Straße Am Volkspark sind die Flächen und Führungen für die einzelnen Verkehrsarten deutlicher zu strukturieren und transparenter zu gestalten.



Abbildung 9-5: Beispiele für die verkehrsberuhigende Gestaltung von Straßen im Vorbereich von Schulen

## 10 Handlungskonzept – Aufbau einer Mobilitätskultur

### 10.1 Information und Öffentlichkeitsarbeit

Eine hochwertige Radinfrastruktur ist wenig effizient, wenn die Qualitäten den potenziell Nutzenden nicht bekannt sind oder der Radverkehr generell einen geringen Stellenwert im Mobilitätssystem einnimmt. Auch die Nutzung der Radverkehrsanlagen und das Verhalten im Verkehr will „gelernt sein“. Die konsequente Umsetzung der Leitlinie „Verkehrsverhalten beginnt im Kopf“ erfordert ein gemeinsames Engagement wichtiger Akteure und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit am besten auf Ebene des Gesamtmobilitätssystems, wobei das Radverkehrskonzeptes hierzu einen guten Einstieg eröffnet.

Öffentlichkeitsarbeit als Baustein eines umfassenden Radverkehrsmarketings ist ein unverzichtbarer Bestandteil eines modernen Radverkehrskonzeptes und auch eine wichtige Komponente im „Radverkehr als System“. Es umfasst im Wesentlichen die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades und Informationen zum richtigen und kooperativen Verkehrsverhalten sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebote im Bereich des Radverkehrssystems. Insgesamt nimmt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas ein. Dazu gibt es eine Vielzahl von Praxisbeispielen und Anregungen aus anderen Städten und Verkehrsregionen.

Für die Stadt Bargteheide werden unter Berücksichtigung der Stadtgröße und der finanziellen Möglichkeiten folgende **Elemente der Öffentlichkeitsarbeit** vorgeschlagen:

- ✓ Weiter aktive Mitarbeit in der RAD.SH mit Beteiligung an gemeinsamen Kampagnen und Aktivitäten,
- ✓ Einrichten einer festen Rubrik für den Fuß- und Radverkehr oder für nachhaltige Mobilität auf der Internetseite der Stadt,
- ✓ Teilnahme an und Initiierung von Aktionen zum Radverkehr in Kooperation mit den Nachbargemeinden und dem Kreis z.B. Stadtradeln, Klimaschutztage, Mobilitätstage,
- ✓ Öffentlichkeitsarbeit für die Radführung auf der Fahrbahn und das richtige Verhalten beim Radfahren,
- ✓ Aufbau von Kooperationen mit Schulen, Vereinen, Einzelhandel und Unternehmen.

### 10.2 Modellprojekt sichere und attraktive Schulwege

Kinder und Jugendliche, die ihre Wege vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus zurücklegen, leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Gleichzeitig werden dabei die Grundlagen für klimafreundliches Mobilitätsverhalten im späteren Leben gelegt. Schulen können durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement und Bildungsangebote einen Beitrag zu diesem nachhaltigen Mobilitätsverhalten leisten. Der HVV ist in diesem Thema bereits aktiv und auch der Workshop zum Schülerverkehr im Rahmen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes hat das Interesse der Schulen und weiterer Akteure an einer weiteren Vertiefung des Themas und einer intensiveren Kommunikation unter den Akteuren gezeigt. Für die Finanzierung eines entsprechenden Projektes könnten Sponsoren und ggf. eine Förderung über Zukunftsschule.SH akquiriert werden.

Mit einem Modellprojekt „sichere und attraktive Schulwege“ könnte die Stadt Bargteheide eine Vorbildfunktion übernehmen und die klimafreundliche Organisation der Schul- und Freizeitwege aktiv unterstützen. Das Mobilitätsverhalten der Schüler:innen wird maßgeblich durch die Eltern, teilweise auch durch die Lehrkräfte beeinflusst. Das schulische Mobilitätsmanagement muss daher sowohl die Kinder als auch die Eltern ansprechen. Die Sensibilisierung für das aktive und umsichtige Mobilitätsverhalten auf dem Weg zur Schule bedarf gleichzeitig einer breiten Akzeptanz der Maßnahmen, die nur unter der frühzeitigen Einbindung aller Akteur:innen erreicht werden kann. Zur Identifizierung der lokal spezifischen Handlungsbedarfe können Schüler:innen mit einem/r zuständigen Mobilitätsbeauftragten der Schule oder auch mit Mitgliedern anderer Arbeitsgruppen (z.B. AG Menschen mit Behinderung, Senior:innenvertretungen) gemeinsam erarbeiten. In einem Beteiligungsprozess der unterschiedlichen Akteur:innen sind Ideen zu entwickeln sowie die Organisation und Realisierung von Maßnahmen voranzubringen. Maßnahmen können infrastrukturelle Veränderungen (z. B. Radabstellanlagen) oder organisatorische Anpassungen umfassen (Änderung der Unterrichtszeiten, Kampagnen, Einrichtung von Elternhaltestellen). Eine besondere Chance des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Sensibilisierung der Schüler:innen für aktive Mobilität und ggf. die Multiplikation an ihre Eltern.

Zur Initiierung des Modellprojektes werden folgende Arbeitsschritte vorgeschlagen:

1. Ansprache der Schulen mit Informationen zum Mobilitätsmanagement,
2. Festlegung von Mobilitätsbeauftragten an den Schulen,
3. Einrichtung regelmäßiger regionaler Vernetzungstreffen der Mobilitätsbeauftragten, Schüler:innen-Vertretung, Elternvertretungen, Schulamt, Verkehrswacht, Polizei, Ag Menschen mit Behinderung, Senior:innenvertretungen, ggf. weitere Akteur:innen,
4. Beratung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagement durch die städtische Koordinierungsstelle,
5. Gründung von Arbeitsgemeinschaften in den Schulen zur spezifischen Erarbeitung konkreter Projekte und Maßnahmen.

### **10.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement**

Betriebliches Mobilitätsmanagement ermöglicht Vorteile für Beschäftigte, effektive betriebswirtschaftliche Kostenreduzierungen und eine personenbezogene CO<sub>2</sub>-Reduzierung. Mit der Förderung aktiver Mobilität der Beschäftigten sind auch gesundheitsfördernde Effekte verbunden, die sich auf verringerte krankheitsbedingte Ausfallzeiten auswirken. Zudem kann die ÖPNV-Nutzung erhöht und die Ausweitung der Angebote geprüft werden. Durch ein attraktives betriebliches Mobilitätsmanagement der Unternehmen können sich die Wettbewerbschancen um Fachkräfte erhöhen und durch moderne Mobilitätsangebote ein innovatives und modernes Image des Unternehmens gestärkt werden.

Die Stadtverwaltungen und kommunale Gesellschaften / Einrichtungen nehmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement eine wichtige Vorbildfunktion ein, indem diese eigene Aktivitäten durchführen und Übertragbarkeiten prüfen. Die Ansprache der Unternehmen kann über die Verknüpfung mit anderen Themen, wie z. B. der Fachkräftegewinnung, ein höheres Interesse hervorrufen. Zudem sind zu Beginn insbesondere größere Unternehmen und Betriebe mit Interesse an dem Thema zu identifizieren, die einen wichtigen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten können.

Die Ansprache der Unternehmen kann durch die IHK und/oder die WAS Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn erfolgen. Um das Mobilitätsmanagement im Betrieb zu verankern, sollte eine Ansprechperson benannt und die Belegschaft über neue Angebote (Abläufe, Technik) regelmäßig informiert werden. Zur Durchführung gibt es eine Vielzahl guter und erfolgreich praktizierter Beispielen.



Abbildung 10-1: Beispiele für erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr

## 10.4 Organisatorische Verstetigung der Radverkehrsförderung

Eine umfassende und erfolgreiche Radverkehrsförderung wird von vielen Akteur:innen getragen, die gemeinsam die Ziele verfolgen sowie Strategien und Maßnahmen miteinander abstimmen. Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit der Akteur:innen werden gute Organisationsstrukturen benötigt. Dies betrifft die interne Organisation in der Stadtverwaltung, die Zusammenarbeit mit anderen Gebietskörperschaften, die Einbindung von Verbänden und Mobilitätsakteuren sowie die Kooperation mit der Wirtschaft und anderen Partner:innen.

### Finanzressourcen

Die erfolgreiche Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes mit vertiefenden Planungen, Vergabe von baulichen und technischen Leistungen, Baubegleitung und Monitoring erfordert eine Aufstockung der personellen und finanziellen Budgets bei der Stadtverwaltung. Als grobe Orientierung für den Finanzbedarf können Empfehlungen und Praxiswerte anderer Städte herangezogen werden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) empfiehlt im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 einen Durchschnittswert für die Radverkehrsförderung von 30 Euro pro Person und Jahr. Dieser Wert gilt als gemeinsamer Zielwert von Bund, Ländern und Kommunen. Übertragen auf Bargteheide würde dies einen Ansatz von etwa 500.000 EUR allein für den Radverkehr bedeuten. Angesichts der angespannten öffentlichen Haushalte wird von den Gutachtern neben einer Koordinationsstelle (s.u.) ein festes jährliches Budget für eine kontinuierliche Förderung der Nahmobilität in Höhe von 200.000 EUR vorgeschlagen, das bei größeren Projekten (z.B. Radstation Bahnhof, Radwegeneu-/ausbau, Knotenumbau) bedarfsgerecht aufgestockt wird.

### Koordinationsstelle Mobilität / Nahmobilität

Eine wichtige Voraussetzung sowohl für die Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes und eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Radverkehrssystems, als auch für ein erfolgreiches Radverkehrsmarketing ist eine Koordinationsstelle im Sinne eines „Kümmerers“, die möglichst bei der Stadtverwaltung angesiedelt sein sollte. Dazu wird eine Koordinierungsstelle für Nahmobilität oder noch umfassender für nachhaltige Mobilität vorgeschlagen, wobei für die kommenden Jahre hierfür eine volle Personalstelle als erforderlich angesehen wird. Diese Stelle ist Ansprechstation für die Bürgerinnen und Bürger, die Gremien der Selbstverwaltung und externe Akteure und übernimmt die fachliche Koordination für alle Projekte mit Schnittstellen zur Mobilität sowie die Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes sowie im Weiteren auch für andere verkehrliche Themen. Außerdem erfolgt ein regelmäßiger Kontakt mit der Straßenbauverwaltung und der Verkehrsbehörde. Um der Schnittstellenfunktion gerecht zu werden, sollte die Koordinierungsstelle möglichst als Stabsstelle eingerichtet werden, die der Bürgermeisterin oder dem Bauamt zugeordnet ist.

## Netzwerk RAD.SH

Die Stadt Bargteheide ist Mitglied in der „kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH)“. Wie bereits in einigen anderen Bundesländern bildet die RAD.SH ein wichtiges und erfolgreiches kommunales Netzwerk, in dem sowohl Informations- und Erfahrungsaustausch als auch gemeinsame Aktivitäten organisiert werden. Dazu gehören u.a. das Erstellen gemeinsamer Materialien als Vorlage für Bürgerinformationen, gemeinsame Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit, Unterstützung bei Veranstaltungen und Aktionen, Fachveranstaltungen, Exkursionen und Fortbildung sowie Information über Fördermöglichkeiten und Hilfe bei Antragsstellungen.

Die RAD.SH hat sich als feste Institution für die landesweite Radverkehrsförderung etabliert und ist inzwischen auch koordinierende Stelle für die Umsetzung der Landesradstrategie. Es ist davon auszugehen, dass mit der weiter zunehmenden Bedeutung klimafreundlicher Mobilität die Rolle der RAD.SH gestärkt und die Mitgliedschaft für die Kommunen mit einem deutlichen Mehrwert verbunden sein wird.

## Öffentliche Beteiligung

Die Planung von Radverkehrsanlagen soll transparent gestaltet werden, um in der Konzeptionsphase, im Planungs- und Vorbereitungsprozess, während des Baus und bei der Nutzung eine größtmögliche Akzeptanz zu erreichen. Dazu gehören sowohl eine regelmäßige Beteiligung der Öffentlichkeit in geeigneten Planungsphasen als auch die Kommunikation des Umsetzungsprogramms und des Umsetzungsfortschrittes. Besonders bei der Ausgestaltung der Radverkehrsnetze besteht speziell bei der angestrebten vermehrten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ein erhöhter Planungsaufwand, aber auch großer Informations- und Aufklärungsbedarf, weil entsprechende Lösungen in Bargteheide bisher kaum verbreitet sind und Anpassungen im Verkehrsverhalten erfordern. Die im Rahmen des Planungsprozesses notwendigen Abwägungen zwischen fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr, Rad- und Fußverkehr, Belangen der Barrierefreiheit sowie der Aufenthaltsqualität bei der Straßenraumgestaltung müssen die Interessen aller Bevölkerungsgruppen angemessen berücksichtigen.

Die positive Resonanz auf den Bürgerforen zum Nahmobilitätskonzept hat Erwartungen auf eine Fortsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligung geweckt, so dass weitere Bürgerforen oder ähnliche Beteiligungsformate zur Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes durchgeführt werden sollten. Auch ein Gremium wie die AG Radverkehr, ggf. mit einem erweiterten Kreis von Teilnehmenden, kann in der Umsetzung eine Unterstützung sein, insbesondere wenn es um das Monitoring und eventuelle Nachjustierungsbedarfe im Maßnahmenplan geht. Auch die Teilnehmendenzahlen beim Stadtradeln zeigen das Interesse an einer fortgesetzten öffentlichen Beteiligung.

## 10.5 Monitoring und Qualitätssicherung

Die zielgerichtete und effiziente Umsetzung der Projekte und Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes erfordert eine kontinuierliche Erfolgskontrolle und entsprechende Steuermechanismen. Dazu sind Monitoring- und Evaluationsinstrumente einzuführen und die Ergebnisse sowie Schlussfolgerungen in der Stadtverwaltung zu diskutieren. Auf Ebene des Landes und des Kreises Stormarn laufen derzeit Aktivitäten im Bereich Datenmanagement und Digitalisierung im Radverkehrssystem. Es ist abzustimmen, welche Schnittstellen hier zu besetzen sind und welche künftige Aufgabenteilung beim Datenmanagement sinnvoll angestrebt wird.

### Berichterstattung

Eine regelmäßige Berichterstattung der Stadtverwaltung zur Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes, der die durchgeführten Maßnahmen, Mittelverwendung, Förderung und Aussagen zur Zielerreichung darstellt, unterstützt den Umsetzungsprozess und ermöglicht es, Maßnahmen nachzusteuern bzw. anzupassen. Eine vergleichbare Berichterstattung erfolgt auch zur Umsetzung der Radstrategie Schleswig-Holstein durch das Verkehrsministerium.

### Datenerhebungen

Um das Monitoring durch quantitative Aussagen zu hinterlegen und die Maßnahmen-Wirkungen zu ermitteln, sollte die Stadt auch eigene Erhebungen durchführen. Dazu gehören insbesondere

- Verkehrszählungen an ausgewählten Querschnitten, ggf. auch Datenerfassung über automatische Zählgeräte und Geschwindigkeitsanzeiger.
- Beteiligung am ADFC-Fahrradklima-Test als Gradmesser und Benchmarking für die Fahrradfreundlichkeit sowie die Akzeptanz und Wirksamkeit der Radverkehrsförderung in den Städten und Gemeinden.
- Auswertung von Daten aus dem Stadtradeln und dem Mängelmeldesystem,
- Kontinuierliche Auswertung von Unfallanalysen.

### Verkehrsschauen

Zur Datenerfassung und Bewertung der Fuß- und Radverkehrsqualität werden regelmäßige Ortsbegehungen unter Einbeziehung der AG Menschen mit Behinderung und AG Radverkehr durchgeführt. Dabei werden sowohl umgesetzte Maßnahmen begutachtet als auch weiter bestehenden Mängel erfasst und bewertet. Kleinere Mängel können dann einer zeitnahen Beseitigung zu geführt werden. Zu den Verkehrsschauen gehört auch die Überprüfung von Beschilderungen und Markierungen (z.B. Querungsfurten) und bei Bedarf eine Entfernung oder Anpassung.

### Mängelmeldesystem

Die Meldung von Mängeln durch die Bevölkerung und die Verkehrsteilnehmenden kann der Verwaltung eine gute Unterstützung bieten, insbesondere wenn es um akute, ggf. sogar sicherheitsrelevante Mängel geht. In Hamburg gibt es den so genannten Melde-Michel. Hier können Bürgerinnen und Bürger auf einer digitalen Plattform Mängel in der verkehrstechnischen Infrastruktur melden. Dazu gehören Straßen, Laternen, Grünanlagen, Wege oder Spielplätze. Die Mängel dann an die Stadtverwaltung oder andere Betriebe weitergeleitet und von den zuständigen Akteur:innen bearbeitet. Der Fachdienst Planung und Verkehr des Kreises Stormarn bietet einen Ideen- und Schadenmelder für Straßen und BahnRadWege an.

## 11 Maßnahmenplan

Im Folgenden werden die einzelnen, vorstehend benannten und erläuterten Maßnahmen

- in einem strukturierten Format aufbereitet,
- soweit sinnvoll zusammenhängenden räumlichen Handlungsbereichen zugeordnet,
- teilweise planerisch konkretisiert und
- mit zusätzlichen umsetzungsrelevanten Informationen hinterlegt.

Damit sollen der Stadtverwaltung, den Gremien der kommunalen Selbstverwaltung und weiteren verantwortlichen Akteuren notwendige Entscheidungen und die Organisation des Umsetzungsprozesses erleichtert werden.

### 11.1 Handlungsbereich L89 Südring - Lohe mit Am Redder und südliche Bahnhofstr.



Abbildung 11-1: Planungsskizze für den Knotenzulauf Otto-Hahn-Straße / L89



Abbildung 11-2: Räumliche Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich L89

## 11.2 Handlungsbereich L82 Lübecker Straße - Hamburger Straße

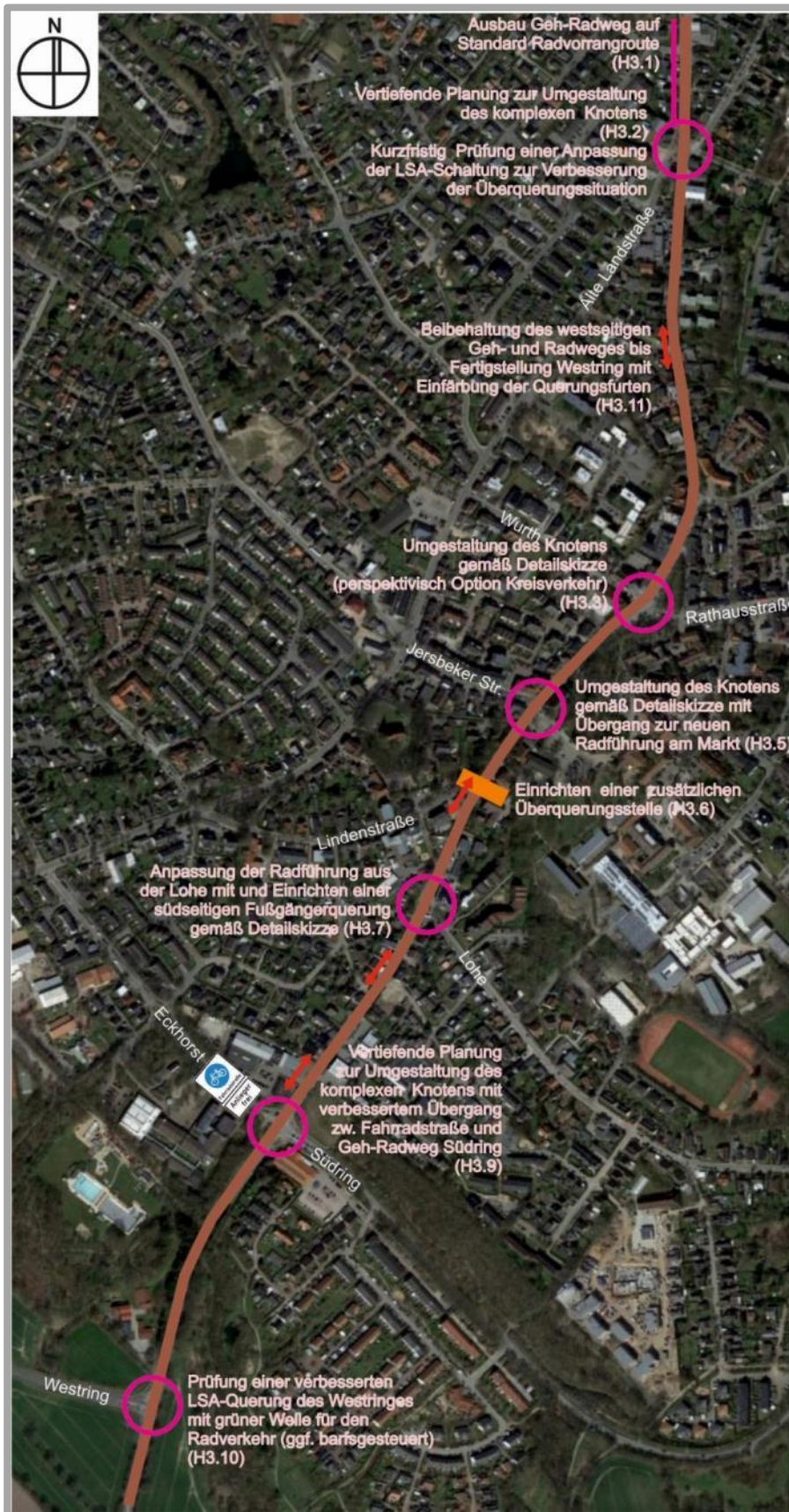


Abbildung 11-3: Räumliche Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich L82

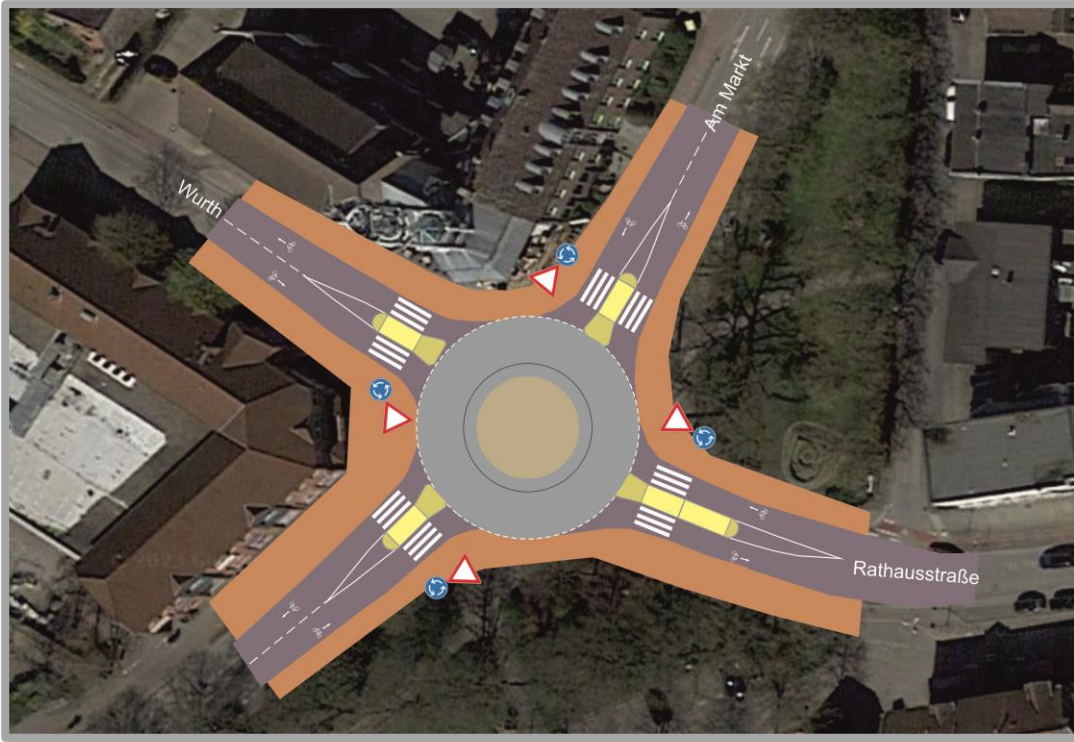


Abbildung 11-4: Planungsskizze für einen kompakten Kreisverkehrs am Knoten Rathausstraße / L82

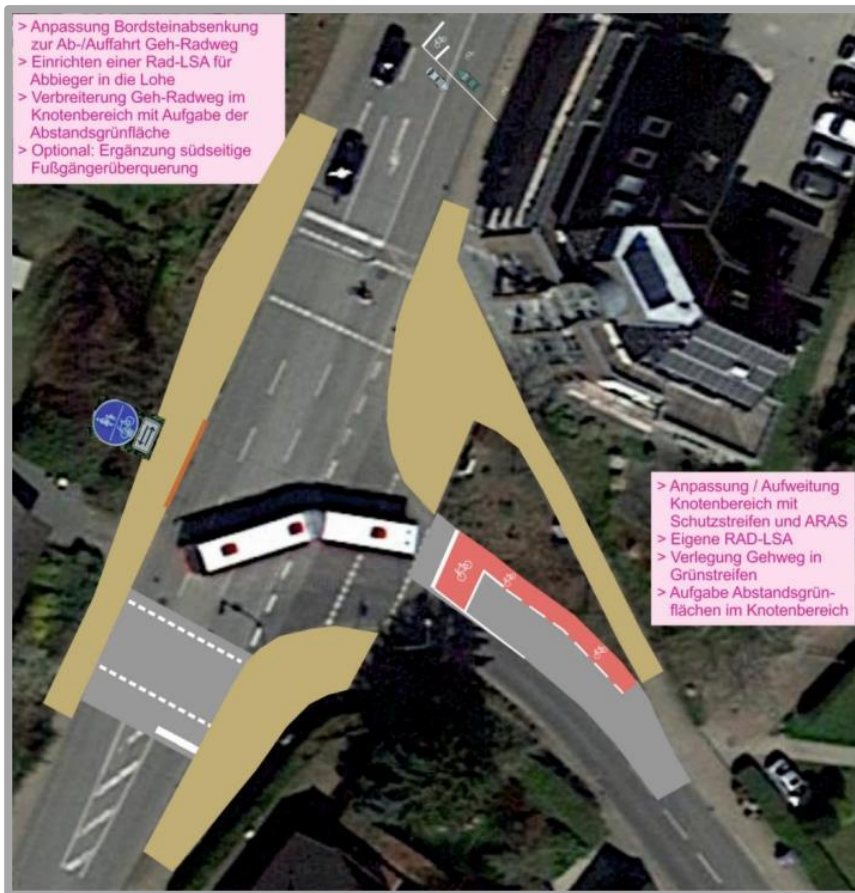


Abbildung 11-5: Planungsskizze für den Knoten Lohe / L82

### 11.3 Handlungsbereich Alte Landstraße mit Lindenstraße



Abbildung 11-6: Räumliche Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich Alte Landstraße

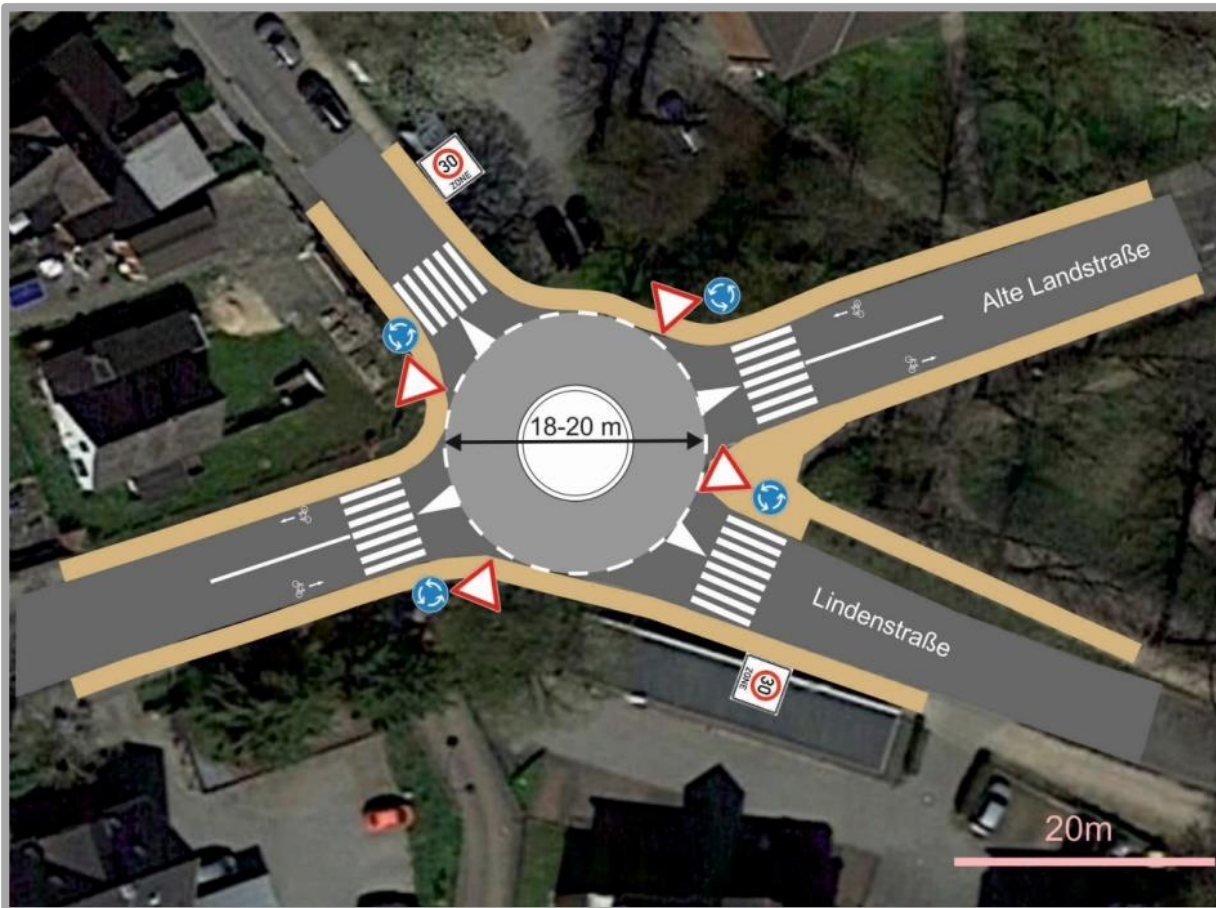


Abbildung 11-7: Planungsskizze für einen Minikreisverkehr am Knoten Lindenstraße / Alte Landstraße

## 11.4 Handlungsbereich Jersbeker Straße



Abbildung 11-8: Räumliche Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich Jersbeker Straße

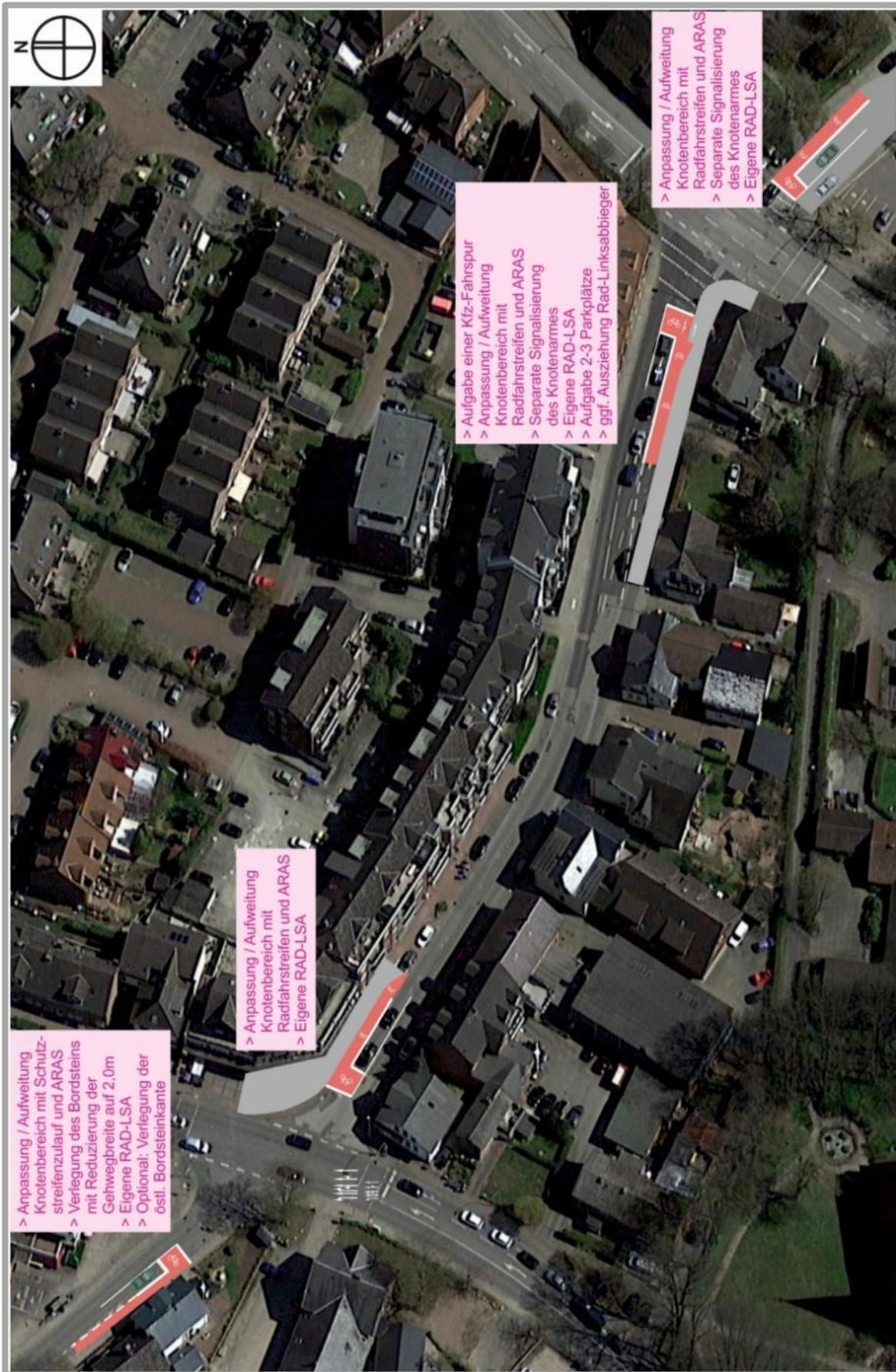


Abbildung 11-9: Planungsskizze für eine Umgestaltung der östlichen Jersbeker Straße

## 11.5 Handlungsbereich Tremsbüttler Weg und Déviller Straße



Abbildung 11-10: Räumliche Maßnahmenzuordnung für den Handlungsbereich Tremsbüttler Weg

## 11.6 Übersicht der Maßnahmen mit ergänzenden Informationen

Die Übersicht des Maßnahmenplans mit Prioritäten und Kosten enthält in einer EXCEL-Tabelle eine zusammenfassende Aufstellung sämtlicher Handlungsempfehlungen des Nahmobilitätskonzeptes der Stadt Bargteheide (vgl. auch Anlage 6). Es wurden dabei wegen ihrer Bedeutung auch einige Punkte aufgenommen, die nicht explizit Gegenstand des vorliegenden Konzeptes sind, aber zu einem späteren Zeitpunkt konzeptionell bearbeitet werden sollten.

Weiter gilt es zu beachten, dass einige Maßnahmen mit den Aktivitäten zur Stadtentwicklungsplanung und ggf. perspektivisch einem Gesamtverkehrskonzept abzugleichen sind. Insbesondere bei der Aufwertung und Neugestaltung der Fuß- und Radverkehrsanlagen sind außerdem zusätzliche Akteure mit einzubinden sowie bei aufwendigeren Maßnahmen auch weitere öffentliche Beteiligungen und Beschlüsse in den Gremien der kommunalen Selbstverwaltung sinnvoll. Zu den wichtigsten Akteuren bzw. Zuständigkeiten außer der Stadtverwaltung gehören der LBV.SH (Maßnahmen für die Bundes- und Landesstraße) und der Kreis Stormarn insbesondere dessen Verkehrsaufsicht.

Für einige Infrastrukturprojekte und komplexere Planungssituationen wie die Umgestaltung von Knotenpunkten oder weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind vertiefende Planungen erforderlich, die zum Teil auch noch weitergehende Aktivitäten (z.B. Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen) erfordern.

Den Projekten / Maßnahmen sind Prioritäten und Kostenschätzungen zugeordnet. Bei der Zuteilung der Prioritäten stehen die erwarteten Wirkungen insbesondere für das Radverkehrssystem bzw. der Nutzen im Vordergrund, die aber mit dem Zeit- und Ressourcenaufwand sowie einer generellen Einschätzung der zeitlichen Realisierbarkeit abgeglichen sind. Dies bedeutet, dass Maßnahmen mit einer gleichstarken Wirkung unterschiedliche Prioritäten erhalten können, wenn sie aus der Einschätzung des Aufwandes nicht parallel bzw. zeitgleich umgesetzt werden können.

Die Kosten werden Kostenkategorien zugeordnet soweit kein fundierter Kostenrahmen abschätzbar ist oder diese nicht als Zielwert (z.B. jährliches Budget für das Fahrradparken) genau beziffert werden können. Der Verzicht auf eine konkrete Kostenangabe begründet sich durch die vorliegende Planungstiefe (noch keine Vorentwurfs- oder Entwurfsplanung) und die derzeit starken Preisschwankungen bei der Vergabe von baulichen und technischen Leistungen.

Der in der Übersicht genannte Zeitrahmen bezieht sich auf die Ausführung, so dass ggf. ein entsprechender Prüfungs- und Planungsvorlauf zusätzlich zu berücksichtigen ist. Grundsätzlich sollten die mit Priorität 1 oder 2 benannten Empfehlungen möglich zügig in die weitere Vorbereitung und Abstimmung überführt werden. Der genauen Zeitrahmen kann aber nur von der Verwaltung in Abstimmung mit der Stadtvertretung festgelegt und dann kontinuierlich fortgeschrieben werden, da hier noch ein Abgleich mit den Personalressourcen und den Finanzierungsmitteln erfolgen muss. Bei förderfähigen Maßnahmen sind zudem die Bedingungen und die Zeitfenster für eine Antragsstellung zu beachten.

Priorität:

Priorität 1 = Sehr wichtig / vordringlich

Priorität 2 = Wichtig / dringlich

Priorität 3 = Wichtig / zeitlich abgestuft

Zuständigkeit:

BAR = Stadt Bargteheide

OD = Kreis Stormarn

SH = Land Schleswig-Holstein inkl. LBV.SH und NAH.SH

EX = Weitere / andere Akteure wie Unternehmen, Schulen etc.

## 11.7 Quick-Wins

Einige Maßnahmenempfehlungen sollten kurzfristig durchgeführt oder begonnen werden, um gegenüber der Bevölkerung erste Zeichen für die Förderung der Nahmobilität zu setzen. Dies sind vor allem solche Maßnahmen, die verhältnismäßig wenig Umsetzungsaufwand bzw. Ressourcen und einen geringeren Umsetzungsvorlauf erfordern. Als solche Quick-Wins werden vorgeschlagen:

- (1) **Verkehrsschau(en)** mit besonderem Fokus auf den Fuß- und Radverkehr auch zur Beseitigung kleinerer Mängel wie Bordsteinabsenkungen, Grünbewuchs / Stadtmöblierung / Einbauten / Verkehrszeichen im Profil von Fuß- und Radführungen,
- (2) **Check** von Sichtfeldern und Grünschnitten für den Fuß- und Radverkehr,
- (3) Planung eines neuen **Fußverkehrs-Leitsystems** und Umsetzung einer ersten Stufe für die Innenstadt (im Rahmen der Städtebauförderung),
- (4) Aufbau eines Modellprojektes **sichere und attraktive Schulwege** mit schulischem Mobilitätsmanagement in Kooperation mit den Schulträgern und den Schulen
- (5) Weitere Markierung und Einfärbung von **Überquerungsfurten an der L82** mit ergänzender Beschilderung,
- (6) Optimierung Radführungswechsel **Jersbeker Straße** mit Überquerungsstelle am Ortseingang (östlich Kreisverkehr)
- (7) Anpassung **Radführung Otto-Hahn-Str.** im Knotenzulauf L89,
- (8) Öffnung Einbahnstraße **Mühlenstraße** für Radverkehr in Gegenrichtung
- (9) Einrichtung einer ersten **Fahrradstraße** (Vorschlag: Stormarnstraße),
- (10) **Pilotprojekt Tremsbüttler Weg:** zur Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn flankiert mit Beschilderung, Piktogrammen und Infokampagne sowie Einrichtung einer Überquerungsstellen und eines Radführungswechsels am Stadteingang,
- (11) **Pilotprojekt Fußverkehrs-Qualitätsroute** Bahnhof - Traberstieg - Ernst-Barlach-Weg - Am Markt - Jersbeker Straße
- (12) Offensive **Fahrradparken** – Stadtzentrum, Schulen, Freizeiteinrichtungen,
- (13) Erstellen von Informationsangeboten zum Radverkehr insbesondere zur Fahrbahnführung und zur Verkehrssicherheit sowie Aufbau einer systematischen **Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität** in Kooperation mit der RAD.SH.
- (14) Durchführen einer öffentlichen **Planungswerkstatt** zur künftigen Gestaltung des integrierten Handlungsbereiches Rathausstraße / Bahnhofstraße im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Innenstadt

Nr.	Projekt / Maßnahmen / Aktivität	Priorität	Leuchtturm	Quick-Win	Zuständigkeit	Kostenrahmen [EUR]	Zeitraumen
Ü.1	Systematische Sanierung und Unterhaltung von Straßen, Gehwege und Radverkehrsanlagen	laufend			BAR / OD / SH	offen	pro Jahr
Ü.2	Mitgliedschaft RAD.SH	laufend			BAR	1.000	pro Jahr
Ü.3	Check Fuß- und Radwege - Beleuchtung, Grünschnitt, Einbauten und Verkehrsschau mit Schwerpunkt Nahmobilität	1		!	BAR / EX	≤ 5.000	2024/25
Ü.4	Herstellen barrierefreier Verkehrsanlagen (Wege, Knoten, Plätze, Bushaltestellen) nach 2-Sinne-Prinzip	laufend			BAR / OD / SH	100.000	pro Jahr
Ü.5	Modernisierung und Ergänzung der Beleuchtung an übergeordneten Fuß- und Radverbindungen	2			BAR / OD	30.000 - 50.000	pro Jahr
Ü.6	Optimierung der Radwegweisung und Ergänzung durch ein Fußverkehrs-Leitsystem	1		!	BAR / OD	30.000 - 50.000	2027/28
Ü.7	Information und Öffentlichkeitsarbeit zur Nahmobilität und Verkehrssicherheit	laufend		!	BAR	5.000 - 10.000	pro Jahr
Ü.8	Modellprojekt sichere und attraktive Schulwege mit schulischem Mobilitätsmanagement	1		!	BAR / OD / EX	10.000 - 20.000	2024/25
Ü.9	Monitoring zur Umsetzung des FRVK und zur Fuß- und Radverkehrsqualität und Verkehrsschauen	laufend			BAR	≤ 5.000	pro Jahr
Ü.10	Betriebliches Mobilitätsmanagement / Gesundheitsmanagement	3			BAR / EX	≤ 5.000	ab 2025

Abbildung 11-11: Maßnahmenplan Teil 1 (im Original siehe Anlage 6)

Nr.	Projekt / Maßnahmen / Aktivität	Priorität	Leuchtturm	Quick-Win	Zuständigkeit	Kostenrahmen [EUR]	Zeitrahmen
<b>1 Integrierter Handlungsbereich Stadtzentrum (Rathausstraße, Markt, Bahnhof)</b>							
H1.1	Anpassung des Knotens Rathausstraße / Hamburger Straße zur Verbesserung der Fuß- und Radführung	2			SH / BAR	50.000 - 70.000	2025/26
H1.2	Verkehrlich-städtebauliche Umgestaltung Rathausstraße gemäß gesonderten Gestaltungsplan	3			BAR / OD	offen	noch offen
H1.3	Neuordnung Verkehrsführung und Umgestaltung Am Markt inkl. Anschlusswege Fuß- und Radverkehr	3			BAR	offen	noch offen
H1.4	Etablierung der Fahrbahnführung für den Radverkehr in der Rathausstraße	1			BAR / OD	20.000 - 50.000	2024/25
H1.5	Aufwertung / Ausbau Fuß- und Radverbindungen Rathausstraße - Am Steinkreuz	2			BAR	10.000 - 20.000	2025/26
H1.6	Vorhandene Sitzgelegenheiten zugänglich gestalten und neue Sitzgelegenheiten einrichten	2			BAR	30.000 - 50.000	2025/26
H1.7	Umgestaltung Radführung / Überquerung Kreisverkehr Voßkuhlenweg/Rathausstraße/Raiffeisenstr	2			BAR	10.000 - 20.000	2025/26
<b>2 Handlungsbereich Korridor L89 Südring - Lohe mit Am Redder und südliche Bahnhofstraße</b>							
H2.1	Ausbau des abgesetzten Geh-Radweges auf 3,5m mit Erneuerung der Beleuchtung	2			BAR	360.000	2026/27
H2.2	Ausbau / Aufwertung der Verbindung Südring - Nelkenstraße	2			BAR	70.000 - 100.000	2026/27
H2.3	Anpassung Knoten Südring / Zu den Fischteichen mit direkter Querung für den Radverkehr	3			SH / OD	50.000 - 70.000	noch offen
H2.4	Ausbau Geh-Radweg Bahnhofstraße Süd mit Anbindung Lohe (Lärmschutzwall)	2			OD / BAR	200.000	2026/27
H2.5	Umbau Knoten Lohe / Bahnhofstraße mit Anlage eines südseitigen Geh-Radweges unter Brücke	ohne			SH / EX	noch offen	noch offen
H2.6	Ausbau Geh-Radweg L89 auf Standard Radvorrangroute 3,5m, ggf. reduzierter Standard 3,0m	2			SH / OD	1,1 - 1,3 Mio	2028/29
H2.7	Umbau Knoten Lohe / Hammoorer Weg mit zusätzlicher Überquerungsmöglichkeit (Vorschlag Kreisverkehr)	2			SH / OD	800.000 - 900.000	2028/29
H2.8	Umbau Knoten Lohe / Am Redder mit zusätzlicher Überquerungsmöglichkeit zum Döhlingsdorfer Redder	2			SH / OD	50.000 - 70.000	2026/27
H2.9	Anpassung Radführung Otto-Hahn-Str. im Knotenzulauf L89	1		!	BAR	50.000 - 70.000	2024/25
H2.10	Einrichten einer Überquerungsstelle L89 / Langenhorst (in Höhe der Bushaltestelle)	3			SH / OD	50.000 - 70.000	2028/29
H2.11	Ausbau Geh-Radweg Am Redder (Süd) auf 3,5m und Einrichten einer Überquerungsstelle Getriebebau-Nord-Straße	1			BAR	140.000	2025/26
H2.12	Ausbau Geh-Radweg Am Redder (Mitte) auf 3,5m und Einrichten einer Überquerungsstelle Bachstraße	2			BAR	130.000	2026/27
H2.13	Umbau Knoten Am Redder / Struhberg mit Radführungswechsel (Option Minkreisverkehr)	3			BAR	300.000 - 400.000	2027/28
H2.14	Einrichten einer Überquerungsstelle Bahnhofstraße (Höhe Bushaltestelle) ggf. mit Radführungswechsel	2			OD / BAR	30.000 - 40.000	noch offen
<b>3 Handlungsbereich L82 Lübecker Straße - Hamburger Straße</b>							
H3.1	Ausbau Geh-Radweg Lübecker Straße auf Standard Radvorrangroute 3,5m	3			SH / OD	750.000	2029/30
H3.2	Umgestaltung Knoten L82/K57 perspektivisch mit Radführungswechsel auf die Fahrbahn	3			SH / OD / BAR	200.00 - 300.000	offen
H3.3	Umgestaltung Knoten L82/Rathausstraße	2			SH / BAR	noch offen	2025/26
H3.4	Prüfung zusätzliche Überquerungsstelle Am Markt (in Höhe Bushaltestelle)	3			SH / OD / BAR	50.000 - 70.000	ohne
H3.5	Umgestaltung Knoten L82/Jersbeker Straße	2			SH / OD / BAR	100.000 - 150.000	2026/27
H3.6	Einrichten Überquerungsstelle an der Lindenstraße	3			SH / OD / BAR	70.000 - 100.000	offen
H3.7	Umgestaltung Knoten L82/Lohe mit beidseitiger Überquerungsstelle und Prüfung einer südl. Verlegung der Bushaltestelle	1			SH / OD / BAR	100.000 - 150.000	2025/26
H3.8	Einrichten eines Führungswechsel zw. Radweg und Fahrbahnführung	ohne			SH / OD / BAR	50.000 - 70.000	offen
H3.9	Umgestaltung Knoten L82/Eckhorns/L89	2			SH / OD / BAR	100.000 - 150.000	2027/28
H3.10	Prüfung einer Anpassung der LSA-Schaltung am Knoten L82/L89 Westring	1			SH	20.000 - 30.000	2025/26
H3.11	Aufwertung des Geh-Radweges mit eingefärbten Furten und zusätzlicher Beschilderung	1		!	SH / OD / BAR	50.000 - 70.000	2024/25

Abbildung 11-12: Maßnahmenplan Teil 2 (im Original siehe Anlage 6)

Nr.	Projekt / Maßnahmen / Aktivität	Priorität	Leuchtturm	Quick-Win	Zuständigkeit	Kostenrahmen [EUR]	Zeitrahmen
<b>4 Handlungsbereich Alte Landstraße - L225 und Lindenstraße</b>							
H4.1	Umgestaltung Knoten Alte Landstraße / Wurth	3	🏗️		BAR / OD	100.000 - 150.000	2028/29
H4.2	Umgestaltung Knoten Alte Landstraße / Jersbeker Straße	2			BAR / OD	100.000 - 150.000	2027/28
H4.3	Umgestaltung Knoten Alte Landstraße / Lindenstraße mit zusätzlichen Überquerungsstellen (Vorschlag: Mikinkreisel)	1			BAR / OD	300.000 - 400.000	2025/26
H4.4	Umgestaltung Knoten Alte Landstraße / Eckhorst	2			BAR / OD	50.000 - 100.000	2026/27
H4.5	Umgestaltung Straßenraum vor der Schule (Prinzip "Weiche Separation" mit Überholverbot und Anordnung 30 km/h)	2	🏗️		BAR / OD	900.000	2026/27
H4.6	Einrichten eines Radführungswechsels südlich Einmündung Am Volkspark	2			BAR / OD	50.000 - 70.000	2026/27
H4.7	Sicherung der Fahrbahnführung durch Markierungen und Beschilderung	1			BAR / OD	30.000 - 50.000	2025/26
<b>5 Handlungsbereich K56 - Jersbeker Straße</b>							
H5.1	Optimierung Radführungswechsel mit Überquerungsstelle am Ortszugang (östlich Kreisverkehr)	1		❗	OD / BAR	20.000 - 30.000	2024/25
H5.2	Anpassung Knoten Jersbeker Straße / Neue Straße (Fahradstraße) mit Überquerungsstelle	2			OD / BAR	300.000 - 400.000	2025/26
H5.3	Sicherung der Fahrbahnführung durch Markierungen und Beschilderung	2			OD / BAR	5.000 - 10.000	2024/25
H5.4	Umgestaltung Straßenraum zw. Alte Landstr. und Hamburger Str. in den Knotenzuläufen	2			BAR	70.000 - 100.000	2025/26
<b>6 Handlungsbereich K12 Tremsbüttler Weg und Déviller Straße</b>							
H6.1	Einrichtung Führungswechsel mit Überquerungsstelle am Ortszugang (Höhe Déviller Straße)	1		❗	OD / BAR	50.000 - 70.000	2025/26
H6.2	Sicherung der Rad-Fahrbahnführung durch Markierungen und Beschilderung und durchgehendes Parkverbot	1		❗	OD / BAR	5.000 - 10.000	2025/26
H6.3	Einrichtung einer zusätzlichen Überquerungsstelle in Höhe Pommersche Straße	2			OD / BAR	50.000 - 70.000	2026/27
H6.4	Anpassung Knoten K12 / Déviller Straße	2			OD / BAR	50.000 - 70.000	2025/26
<b>Fahrradstraßen</b>							
RF.1	Einrichtung Fahrradstraße Eckhorst inklusive Umbau Knoten Schloßstraße (Option Mikinkreisverkehr)	2			BAR / OD	350.000	2026/27
RF.2	Einrichtung Fahrradstraßen / Fahrradzone Neue Straße - Hasselbusch - Am Bargfeld	2			BAR / OD	70.000	2026/27
RF.3	Einrichtung Fahrradstraße Stormarnstraße	1		❗	BAR / OD	70.000	2025/26
RF.4	Einrichtung Fahrradstraße Kruthorst	3			BAR / OD	70.000	2027/28
RF.5	Einrichtung Fahrradstraße Struhberg	1			BAR / OD	80.000	2024/25
RF.6	Einrichtung Fahrradzone Zentrum Süd Th.-Storm-Straße / Am Schulzentrum / Traberstieg / Baumschulenstraße	2	🏗️		BAR / OD	100.000	2026/27
<b>Fahrradparken</b>							
RP.1	Offensive Fahrradparken Stadtzentrum	1		❗	BAR	Gesamtbudget Radparken 10.000 / Jahr	2024/25
RP.2	Offensive Fahrradparken Schulen und Freizeiteinrichtungen	1		❗	BAR / Schulen		2024/25
RP.3	Aufwertung Fahrradparken an ausgewählten Bushaltestellen	3			BAR / OD		2027/28
RP.4	Verbesserung Fahrradparken bei Einzelhandel und Unternehmen	2			EX	offen	ab 2024
RP.5	Bau einer Bike&Ride-Anlage mit Radstation am Bahnhof	1	🏗️		BAR	1,5 - 2,0 Mio	2028/29

Abbildung 11-13: Maßnahmenplan Teil 3 (im Original siehe Anlage 6)

Nr.	Projekt / Maßnahmen / Aktivität	Priorität	Leuchtturm	Quick-Win	Zuständigkeit	Kostenrahmen [EUR]	Zeitrahmen
RS.1	Anpassung / Abbau baulicher Hindernisse, Umlaufsperrern, Absperrpfosten, u.ä. auf übergeordneten Radrouten	laufend	🏗️		BAR / OD	< 5.000	pro Jahr
RS.2	Optimierung der Überquerungsstelle L89 / Glindfelder Weg (Verbreiterung)	3			SH / OD	30.000 - 50.000	2028/29
RS.3	Umgestaltung Knoten Kruthorst / Roßallee (Vorschlag Mikreisverkehr)	3			BAR	300.000	2028/29
RS.4	Neubau Radweg zwischen Stormarnstraße und Holsteiner Straße (Lückenschluss)	2			BAR	90.000	2026/27
RS.5	Umbau / Rückbau Knoten Voßkuhlenweg / Holsteiner Straße (Option Mikreisverkehr)	3			BAR	300.000 - 400.000	
RS.6	Umbau / Rückbau Knoten Wilhelm-Hauff-Weg / Am Krögen (Option Mikreisverkehr)	3			BAR	300.000 - 400.000	
RS.7	Ausbau Verbindung Am Krögen - Fischbeker Weg mit Umgestaltung Knoten K57 (Vorschlag Mikreisverkehr)	2			OD / BAR	600.000 - 800.000	2027/28
RS.8	Ausbau Verbindung K57 Fischbeker Weg bis zur L82 mit Überquerungsstelle L82 (Anschluss Westring)	3			SH / OD / BAR	270.000	offen
RS.9	Ausbau Verbindungsweg An den Stücken - Bachstraße mit Anpassung Einmündung Bachstraße	1			BAR	100.000	2025/26
RS.10	Öffnung Einbahnstraße Mühlenstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	1		!	BAR / OD	< 5.000	2024/25
RS.11	Ausbau Verbindungsweg Holsteiner Straße - Am Krögen mit wassergebundenem Belag	2			BAR	100.000	2026/27
RS.12	Neubau Radschnellweg Bargteheide (Lohe) - Ahrensburg	ohne	🚲		SH / OD / EX	4,5 - 5,5 Mo	offen
RS.13	Lückenschluss Kruthorst - Oberreicher Weg (Jersbek) als Rad- und Wanderweg	ohne			BAR / Jersbek	800.000 - 900.000	offen
F.1	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 6: Rathausstraße - Am Steinkreuz - Lauenburger Straße	2			BAR		2027/28
F.2	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 8: Rathausstraße - Tremsbütteler Weg - Déviller Straße	3			BAR / OD		2028/29
F.3	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 7: Rathausstraße - Wurth. - Alte Landstraße - Am Volkspark	2			BAR / OD		2026/27
F.4	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 2: Rathausstraße - Baumschulenweg/Julius-Gerken-Weg - Schulzentrum - Loh	1	🏗️		BAR		2025/26
F.5	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 3: Am Markt - Hamburger Straße - Eckhorst - Am Volkspark	2			BAR / SH	Gesamtbudget Qualitätsrouten	2026/27
F.6	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 9: Bahnhof - Traberstieg - Ernst-Barlach-Weg - Am Markt - Jersbeker Straße	1		!	BAR / OD	Fußverkehr 100.000 / Jahr	2024/25
F.7	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 1: Bahnhof - Bahnhofstraße - Lohe - Am Bornberg - Zu den Fischteichen	3			BAR		2028/29
F.8	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 10: Bahnhof - An den Stücken - Bachstraßenpark/Bachstraße - Am Redder	3			BAR		2028/29
F.9	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 4: Alte Landstraße - Am Markt / Bargteheider Stadtpark	3			BAR		2029/30
F.9	Ausbau / Aufwertung Qualitätsroute 5: Mittelweg - Am Markt	3			BAR		2029/30
FQ.1	Überquerungsstelle Ernst-Barlach-Weg/Traberstieg	1		!	BAR	20.000 - 30.000	2024/25
FQ.2	Anpassung Überführung Ernst-Barlach-Weg über Julius-Gerken-Weg	3			BAR	5.000 - 10.000	2027/28
FQ.3	Überquerungsstelle Am Steinkreuz/Buschköppl	1		!	BAR	20.000 - 30.000	2024/25
FQ.4	Überquerungsstelle Baumschulenstraße/Theodor-Storm-Str.	2			BAR	20.000 - 30.000	2025/26
FQ.5	Überquerungsstelle Lohe/westlich Nelkenweg	3			BAR	20.000 - 30.000	2027/28
FQ.6	Überquerungsstelle Struhberg/Hoppensack	3			BAR	20.000 - 30.000	2027/28
FQ.7	Überquerungsstelle Lindenstraße Höhe Papendor	3			BAR	20.000 - 30.000	2027/28
FQ.8	Anpassung Verbindungsweg Lauenburger Straße / Mühlenstraße	3			BAR	20.000 - 30.000	2027/28
FS.1	Gehwegabsenkungen (2-Sinne-Prinzip) an weiteren Fußverkehrsverbindungen im Haupt- und Ergänzungsnetz	1			BAR / OD / SH	10.000 - 20.000	ab 2024
FS.2	Überprüfung, Aufwertung und Ergänzung von Sitzgelegenheiten im Ergänzungsnetz	2			BAR / EX	10.000 - 20.000	ab 2026
V.1	Anordnung 50 km/h Tamengrund - Waldweg	2			BAR / OD	< 1.000	2025/26

Abbildung 11-14: Maßnahmenplan Teil 4 (im Original siehe Anlage 6)

## Fördermöglichkeiten für die Finanzierung

Derzeit gibt es eine umfangreiche Förderkulisse für die Rad- und Fußverkehrsförderung, die sich laufend verändert und neuen Gegebenheiten anpasst wird. Aufgrund der Vielzahl und Komplexität von Fördertöpfen und der zugehörigen Fördermodalitäten kann hier nur ein grober Überblick vermittelt werden. Weitergehende Informationen sind über die entsprechenden Internet-Plattformen verfügbar (z.B. [www.mobilitaetsforum.bund.de](http://www.mobilitaetsforum.bund.de), [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de), [www.ptj.de](http://www.ptj.de), [www.eksh.org](http://www.eksh.org), [www.schleswig-holstein.de](http://www.schleswig-holstein.de), [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de); [www.z-u-g.org](http://www.z-u-g.org)).

Eine aktuelle Förderung speziell für den Radverkehr gibt es mit dem Sonderprogramm Stadt&Land des BMDV, mit dem im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung erstmals auch Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort unterstützt werden. Außerdem hat das Land Schleswig-Holstein zur Umsetzung der Radstrategie 2022 das Förderprogramm „Ab aufs Rad“ zur Förderung investiver und nicht-investiver Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr in Schleswig-Holstein aufgelegt.

(<https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/> )

Folgende Tabelle zeigt eine Auswahl von Fördermöglichkeiten, detaillierte Informationen sind über die Förderfibel im Portal **Mobilitätsforum Bund** (s.o.) oder die Förderdatenbank des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz erhältlich:

Fördergegenstand	Förderkoordination und Förderprogramm (Auswahl)
Radwegeneubau / -ausbau	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sonderprogramm Stadt und Land</li> <li>▪ Land SH (GVFG-SH)</li> <li>▪ Land SH (BMUBR, Kommunalrichtlinie)</li> </ul>
Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sonderprogramm Stadt und Land</li> <li>▪ Land SH (BMUBR, Kommunalrichtlinie)</li> </ul>
Fahrrad-Abstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sonderprogramm Stadt und Land</li> <li>▪ Land SH (BMUBR, Kommunalrichtlinie)</li> <li>▪ Land SH (LBO-SH, Ablösebeträge)</li> <li>▪ AktivRegion</li> </ul>
E-Ladeinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PTJ</li> <li>▪ EKSH (KliKom)</li> </ul>
Radwegweisung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZUG (Klimaschutz durch Radverkehr)</li> <li>▪ AktivRegion</li> </ul>
Umgestaltung Knotenpunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Land SH (GVFG-SH)</li> <li>▪ ZUG (Klimaschutz durch Radverkehr)</li> </ul>
Umgestaltung Straßenräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Land SH (Städtebauförderung)</li> </ul>
Fußwegeneubau / - ausbau	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Land SH (GVFG-SH)</li> <li>▪ Land SH (BMUBR, Kommunalrichtlinie)</li> </ul>
Barrierearme Umgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderprogramme der KfW: „IKK-Barrierearme Stadt“, „IKK-Investionskredit Kommunen“, „IKK-Nachhaltige Mobilität“, Förderung grüner Infrastruktur</li> <li>▪ Landesprogramm Wirtschaft 2021–2027 – Nachhaltige Stadtentwicklung – nachhaltige städtische Mobilität</li> <li>▪ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Kohäsionsfonds (2021–2027)</li> </ul>
Fußverkehrsförderung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderinitiative Fußverkehr</li> <li>▪ AktivRegion</li> <li>▪ mFund (Innovationsprogramme)</li> </ul>

Tabelle 11-1: Förderkulisse für die Förderung von Fuß- und Radverkehr (Auswahl)

## Abkürzungsverzeichnis

BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
DTV	Durchschnittlicher täglicher (Kfz-)Verkehr
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (2002)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)
FG	Fußgänger
F-LSA	Fußgänger- Lichtsignalanlage
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGZ	Fußgängerzone
FLSA	Fußgänger-Lichtsignalanlage
FRVK	Fuß- und Radverkehrskonzept
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
HBR-SH	Handbuch zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (2011)
Kfz	Kraftfahrzeug
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LBO	Landesbauordnung
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
M WBF	Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr (2007)
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RAD.SH	Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V.
R FGÜ	Richtlinien für Fußgängerüberwege (2001)
Ri.	Richtung
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen (2010)
RVA	Radverkehrsanlage
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
VZ	Verkehrszeichen

## Quellen- und Literaturverzeichnis

Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) (2022): Ergebnisse des Fahrradklimatestes 2020 und 2022

Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) (2021): Rad- und Fußwege-Konzept für sichere Schul- und Arbeitswege in Bargteheide, 2021

Agentur Barrierefrei NRW (Hrsg.) (2021): Leitfaden zur Barrierefreiheit – Bauen für alle im Verkehrs- und Freiraum unter Berücksichtigung der DIN 18040-3

Agora Verkehrswende (2022): StVO-Reform im Überblick. Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung

Bürgerinitiative BASTA (2021): Gedanken der Bürgerinitiative Basta zum Klimaschutz, hier: Fahrradinfrastruktur in Bargteheide, September 2021

Baumgart S, Rüdiger A (2022): Gesundheit in der Stadtplanung. Instrumente, Verfahren, Methoden. Edition Nachhaltige Gesundheit in Stadt und Region / Band 4

CIMA Beratung + Management GmbH (2021): Einzelhandelskonzept für die Stadt Bargteheide, Lübeck, August 2021

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (Hrsg.) (2020): Geh-rechtes Planen und Gestalten – Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (Hrsg.) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen - H BVA 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (Hrsg.) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (Hrsg.) (2010): Richtlinien für Lichtsignalanlagen – RiLSA 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (Hrsg.) (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr - M WBF 2007

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (Hrsg.) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängeranlagen – EFA 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (Hrsg.) (2001): Richtlinien für Fußgängerüberwege – R FGÜ 2001

Kohaupt B., Kohaupt J (2015): Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen: Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Köln: Verlagsgesellschaft Rudolf Müller GmbH & Co. KG

Kreis Stormarn, PGV-Dargel-Hildebrandt, urbanus (2023): Fortschreibung der Radverkehrskonzeption „Fahrradfreundliches Stormarn“, Hannover / Lübeck Mai 2023

Stadt Bargteheide, SBI Ingenieure GmbH (2023): Konzept zur Parkraumneuordnung im Umfeld des Bahnhofs Bargteheide, Fortschreibung 2023

Stadt Bargteheide (2023): Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept Bargteheide Innenstadt, diverse Unterlagen zum laufenden Prozess 2021 bis 2023

Stadt Bargteheide, Arbeitsgruppe des Ausschusses für Stadtplanung, Grünordnung und Verkehr (2001): Radverkehrskonzept 2001 für Bargteheide

Stadt Bargteheide (2021): „Fahrradgipfel“ im Ganztagszentrum in Bargteheide am 21.08.2021

Stadt Bargteheide (2021): Ergebnisse RADar! Vom Stadtradeln 2021

Stadt Bargteheide (2011): Schulwegsicherung Kreuzung Fischbeker Weg, Entwurf 2011

Stadt Bargteheide (2022): Kreisverkehr L89 / Hammoorer Weg / Johannes-Gutenberg-Straße, Vorabzug 2022

Stadt Bargteheide (2020): Erweiterung des B&R / P&R Angebotes am Bahnhof, Verlegung Tunnel, Vorabzug 2020

Umweltbundesamt (UBA) (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.  
[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf)

Wild K, Woodward A (2019) Why are Cyclists the Happiest Commuters? Health, Pleasure and the E-Bike. In: Journal of Transport & Health. Vol. 14. DOI: 10.1016/j.jth.2019.05.008