



# In Bargteheide unterwegs - zu Fuß und mit dem Rad

Konzept für eine attraktive  
Nahmobilität - Kurzfassung -



STADT BARGTEHEIDE  
*Stormarns lebendige Stadt*



## Inhalt

Gute Chancen für die Nahmobilität Eine Einführung	2
Gemeinsame Planung Beteiligung der Öffentlichkeit	4
Wo stehen wir? Aktuelle Situation für die Nahmobilität in Bargteheide	5
Wo wollen wir hin? Leitbild und Qualitätsstandards	7
Wo laufen wichtige Verbindungen? Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr	8
Fuß- und radverkehrsfreundliches Bargteheide Kernelemente des Handlungskonzeptes	10
Wie geht es weiter? Ein Ausblick	15

## Impressum

Herausgeberin:

Stadt Bargteheide - Die Bürgermeisterin  
Rathausstraße 24-26  
22941 Bargteheide

Bearbeitung:

urbanus GbR  
An der Untertrave 81-83  
23552 Lübeck

in Zusammenarbeit mit:  
GGR Gertz Gutsche Rümenapp  
Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg

Bildnachweis: Alle Fotos und Bilder soweit nicht anders angegeben  
GGR Gertz Gutsche Rümenapp, urbanus GbR, Stadt Bargteheide.

Die vorliegende Kurzfassung basiert auf dem Konzept Nahmobilität  
Stadt Bargteheide vom Juli 2024.

Bargteheide / Lübeck im Dezember 2025

## Gute Chancen für die Nahmobilität

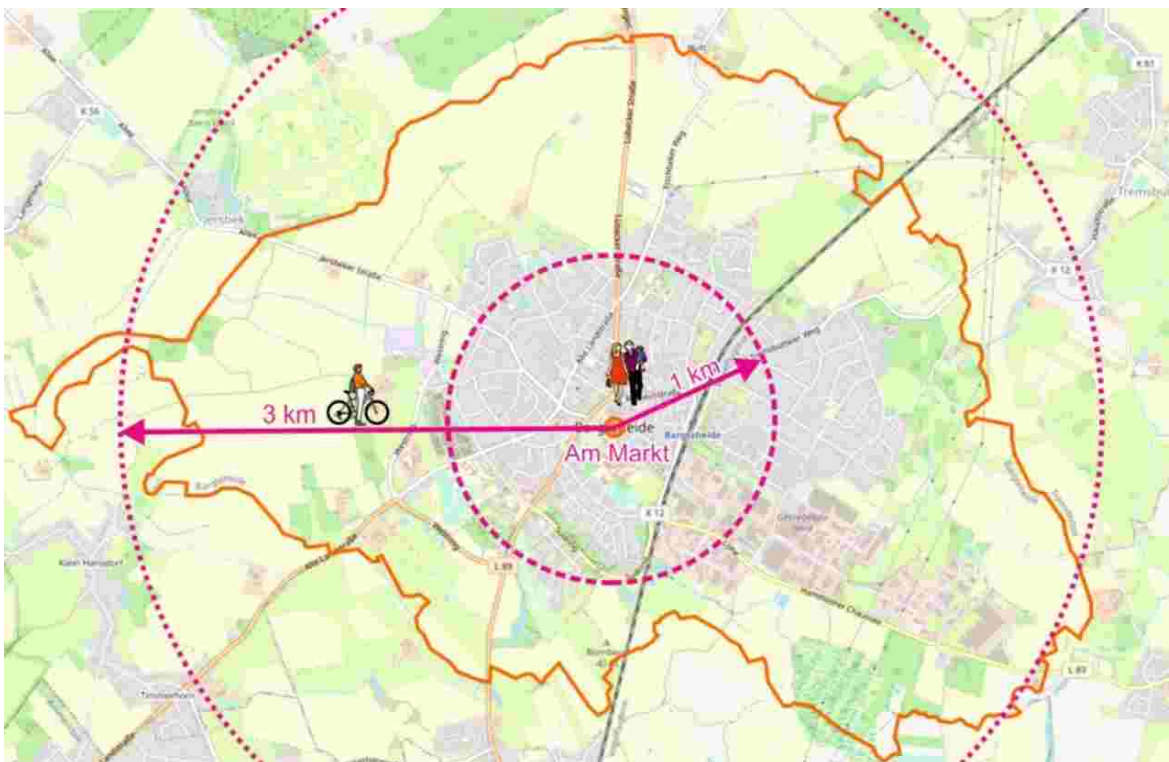
### Bargteheide als 15-Minuten-Stadt

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. Aufgrund der vielfach kurzen Wegeentfernungen schlummert in Bargteheide ein großes Potenzial für eine nachhaltige Nahmobilität. Das Stadtzentrum lässt sich aus dem gesamten Stadtgebiet zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen. Auch die Entfernungen ins Umland sind überwiegend fahrradfreundlich.

### Noch deutliche Präsenz des Autoverkehrs

Bargteheide ist ein wichtiges regionales Verkehrsziel für alle Wegezwecke. Durch das Stadtgebiet verlaufen mehrere Landes- und Kreisstraßen mit teilweise hohen Kfz-Belastungen von bis zu 20.000 Fahrzeugen pro Tag. Dies bedeutet zwar eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto, führt aber in der Stadt zu Lärm, Abgasen und Einschränkungen in der Lebensqualität sowie zu Konflikten gerade mit dem Fuß- und Radverkehr.

Positiv für den Fuß- und Radverkehr sind die zahlreichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten sowie Tempo 30 vor Schulen und Kindertagesstätten.



*In Bargteheide Realität: Stadt der kurzen Wege*

### Starke Stadt-Umland-Verflechtungen

Mit über 16.000 Einwohnenden gehört Bargteheide zu den größten Kommunen im Kreis Stormarn. Außerdem ist die Stadt ein bedeutender Wirtschaftsstandort und mit fast 5.000 Schüler:innen auch einer der größten Schulstandorte in Schleswig-Holstein. Es bestehen starke Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt und ihrem Umland mit etwa 4.900 Einpendelnden und 5.100 Auspendelnden. Insbesondere für den Radverkehr sind gute Verbindungen zu den Umlandgemeinden wichtig. Im Radverkehrsnetz sind daher entsprechende Schnittstellen zwischen den städtischen und den regionalen Verbindungen zu berücksichtigen.

### Öffentlicher Nahverkehr als starker Partner

Bargteheide verfügt über einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr, der insbesondere von der Bahnverbindung nach Hamburg und Bad Oldesloe sowie den städtischen und regionalen Buslinien geprägt ist. Mit dem Bau der S4 wird Bargteheide in den nächsten Jahren auch an das hvv-Schnellbahnnetz angebunden.

Zusammen mit Bus und Bahn bildet der Fuß- und Radverkehr den sogenannten Umweltverbund mit den klimafreundlichsten Verkehrsmitteln. Daher trägt eine gute Verknüpfung dieser Verkehrsarten beispielsweise mit einer attraktiven Anbindung der Haltestellen und hochwertigen Radabstellanlagen zur Verlagerung von Autofahrten bei.

## Beteiligung der Öffentlichkeit

### Gemeinsam planen

#### Umfassende Beteiligung fördert Akzeptanz

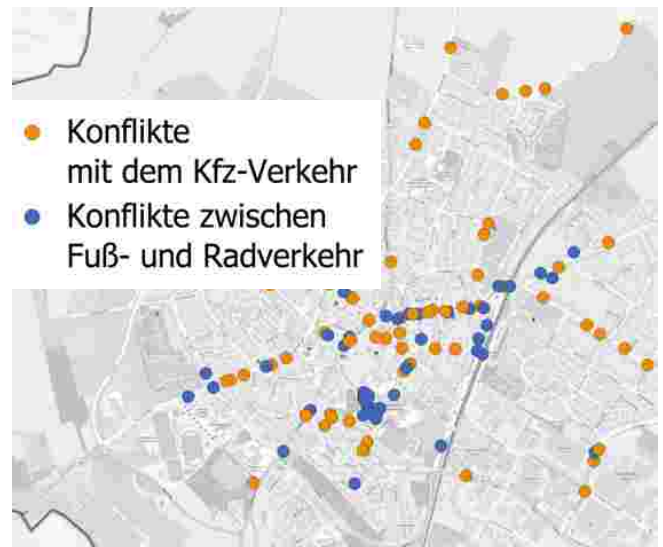
In die Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes wurde eine breite Beteiligung mit maßgebenden Akteuren und der Öffentlichkeit aufgenommen. Neben Abstimmungen mit der Stadtverwaltung und den zuständigen Gremien der kommunalen Selbstverwaltung gab es folgende Beteiligungsformate:

- Fahrradgipfel 2021
- Online-Befragung zur Bestandssituation
- Abstimmung mit den Gutachterbüros zur Bahnhofsentwicklung und zum integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Innenstadt
- Einbindung des Themas Nahmobilität in die Dialogforen zur Weiterentwicklung der Innenstadt
- Workshops mit der AG Radverkehr und der AG Beteiligung von Menschen mit Behinderungen,
- Bürgerforum zum Handlungskonzept



#### Große Resonanz bei der Online-Befragung

Um alle an der Nahmobilität Interessierten aktiv in die Bestandsanalyse und Bewertung der aktuellen Verkehrssituation mit einzubinden, wurde im Frühjahr 2022 eine Online-Befragung durchgeführt. Insgesamt wurden dabei mehr als 500 Beiträge und Kommentare abgegeben. Bei den eingereichten Beiträgen standen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr an erster Stelle, gefolgt von streckenbezogenen Mängeln im Fuß- und Radverkehrssystem.



Weitere Schwerpunkte bildeten die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr und fehlende oder schlecht gestaltete Überquerungsstellen. Bei der Frage nach den größten Handlungsbedarfen beim Fuß- und Radverkehr stand der Ausbau bzw. die Verbesserung von Fuß- und Radwegen klar im Vordergrund. Es folgten fuß- und radverkehrsfreundliche Überquerungen und Straßenkreuzungen sowie die Trennung von Fuß- und Radverkehr aufgrund zunehmender Konflikte.

#### Bürgerforum zum Handlungskonzept

Im Juli 2023 wurde im Schulzentrum ein Bürgerforum veranstaltet. Themenschwerpunkte bildeten das Handlungskonzept zum Fußverkehr, das Zielnetz und das Handlungskonzept Radverkehr sowie ergänzende Aspekte wie Fahrradparken, Wegeleitsystem und Öffentlichkeitsarbeit. Gut ausgebaute und barrierefreie Fuß- und Radwege stehen bei der Bevölkerung an vorderster Stelle. In vielen Beiträgen wurde zudem eine Trennung von Fuß- und Radverkehr gefordert, auch im Hinblick auf die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und Lastenfahrrädern. Zu den Prioritäten gehören auch Kreuzungen und Überquerungsstellen, die die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs ausreichend berücksichtigen. Besonders kontrovers diskutiert wurden die Führung des Radverkehrs in der Rathaus- und Bahnhofstraße sowie die Querung des Schulzentrums durch den Radverkehr.



## Aktuelle Situation für die Nahmobilität

### Wo stehen wir?

#### Übergeordnete Herausforderungen

Insgesamt sind das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren in Bargteheide noch zu wenig attraktiv. Vor allem fehlt es bisher an einer systematischen Förderung der Nahmobilität. Eine große Herausforderung, gleichzeitig aber auch Chance, sind die verbreiteten Sanierungsbedarfe von Fahrbahnen und Seitenräumen. Außerdem gibt es Rückstände bei der Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

Beim Fußverkehr fehlen neben ausreichenden Gehwegbreiten und guten Belagsgestaltungen auch eine moderne Beleuchtung und gute Überquerungsmöglichkeiten. Beim Radverkehr gibt es derzeit zu wenig komfortable und auch subjektiv sichere Radführungen. Ein erhebliches Konfliktpotenzial stellt die gemeinsame Nutzung von schmalen Seitenräumen durch den Fuß- und Radverkehr dar, das mit der Verbreitung neuer Fahrzeugtypen im Radverkehr weiter zunehmen wird. Aber auch bei Radführung auf der Fahrbahn bestehen verbreitet Konflikte, die viele Radfahrende vom Fahren auf der Fahrbahn abhalten.



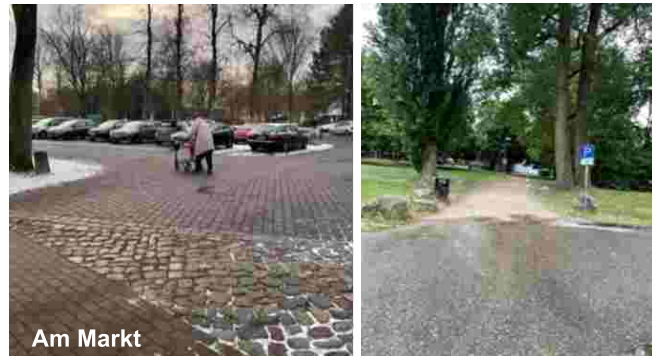
#### Verbreitete Präsenz des Autoverkehrs

Im Stadtgebiet finden sich noch vielfach Merkmale einer auf den Autoverkehr ausgerichteten Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte, unter anderem mit relativ großzügigen Flächen für Fahrbahnen und Kreuzungen mit unzureichend Überquerungsmöglichkeiten und schmalen Seitenräumen. Ein Problem sind dabei auch die relativ hohen Kfz-Belastungen und die Schwerverkehre insbesondere auf den beiden Landesstraßen. In einigen Straßen wie der Rathausstraße führt auch das Parken am Straßenrand zu Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr (Ein- und Ausparken, „Dooring-Konflikte“).



### Detaillierte Erfassungen der Bestandssituation

Der Fußverkehr ist bislang eher ein Randthema in der Verkehrsplanung, er ist auf Verkehrsflächen häufig nur „zu Gast“. Exemplarisch dafür ist der Bereich rund um den Marktplatz. Dieser ist zwar als verkehrsberuhigter Bereich angelegt, wird aber vorwiegend als Parkplatz und als Zufahrt zum zentralen Geschäftsbereich genutzt. Auch die Orientierung für Zu-Fuß-Gehende fällt schwer. Dabei ist gerade dieses Areal gut geeignet, um für die Bargteheider Bevölkerung einen Ort zum Verweilen und Austausch zu schaffen.



Um eine systematische Auseinandersetzung mit den bestehenden Strukturen zu ermöglichen und relevante Schwachstellen und Stärken zu identifizieren, wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme durchgeführt. Dazu wurde anhand eines digitalen Erhebungsbogens mit mehreren Ortsbegehungen die aktuelle Situation des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit umfassend aufgenommen und bewertet.

#### Erhobene Elemente für Fußverkehr und Barrierefreiheit

Wegebreite	Überquerungen
Wegebelag	Orientierung
Baulicher Zustand	Ausstattung / Attraktivität
Beleuchtung	Haltestellen

#### Fußwege - Breite, Beläge, Zustand

In Bargteheide gibt es nur wenige Fußweg-Abschnitte, die den aktuellen Richtlinien für die Mindest- und Regelbreiten entsprechen. Überwiegend ist die Fußwegbreite nicht ausreichend. Insbesondere an stark befahrenen Straßen, die teilweise eine gemeinsame Fuß- und Radwegenutzung vorsehen, sowie an Knotenpunkten kann dies zu gefährlichen Situationen führen. Teilweise wird die Breite noch zusätzlich durch Einbauten wie Schilder, Beleuchtung oder Stadtmobiliar eingeschränkt.

## Aktuelle Situation für die Nahmobilität

Auffällig ist das Nebeneinander verschiedener Beläge, von Betonplatten, über Klinker und Kopfsteinpflaster bis hin zu wassergebundenen Decken. Die Belagszustände werden aber überwiegend als gut bis ausreichend eingestuft.



### Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität mit deutlichem Nachholbedarf



Die Anlagen für den Fußverkehr sind in Bargteheide überwiegend nicht barrierefrei. Dies zeigt sich sowohl entlang der Gehwege als auch an den Überquerungsstellen. Das Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip wird bei keiner der erfassten Querungsstellen vollständig umgesetzt. Fast flächendeckend fehlen taktile Leiteinrichtungen oder entsprechen nicht mehr den aktuellen Standards. Die wenigen Erholungsflächen werden durch den Kfz-Verkehr teilweise entwertet oder sind erschwert zugänglich. Es gibt deutlich zu wenige Bereiche mit guter Aufenthaltsqualität.

### Viel Handlungsbedarf beim Radverkehr

Radfahren in Bargteheide ist derzeit wenig attraktiv und weist verbreitet Defizite und Konfliktpotenziale insbesondere mit dem Kfz-Verkehr auf, aber auch mit dem Fußverkehr bei Nutzung der Seitenräume. Es wird häufig nach Belieben mit dem Fahrrad gefahren und gequert, selbst entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. Die Rathausstraße mit dem baulich hervorgehobenen, aber wegen zu geringer Breite nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg und die Alte Landstraße mit dem einseitigen Schutzstreifen sind exemplarisch für die Situation des Radverkehrs.

Positiv für den Radverkehr sind die weit verbreiteten Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren und diverse kleinteilige Wegeverbindungen mit wenig oder ohne Kfz-Verkehr, die wichtige potenzielle Netzschlüsse für den Radverkehr bilden. Dagegen entsprechen die meisten Radwege an den übergeordneten Straßen nicht mehr den heutigen Standards. Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Nutzung von Pedelecs und Lastenfahrrädern ist dies besonders kritisch auch im Hinblick auf Konflikte mit dem Fußverkehr. Auffällig für Bargteheide sind außerdem die verbreiteten Brüche in der Radverkehrsführung.

Knotenpunkte weisen in der Regel die größten Konfliktpotenziale im Verkehrssystem auf. Bei den meisten Knoten in Bargteheide werden die Belange des Radverkehrs zugunsten einer leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs stark vernachlässigt. Dazu gehören insbesondere die Knoten Rathausstraße/Am Markt, Hamburger Straße/Südring und Alte Landstraße/Lübecker Straße. Gerade mit den Mängeln an Knotenpunkten werden viele Menschen von einer Radnutzung abgehalten.



Auch beim Fahrradparken bestehen in Bargteheide ausgeprägte Defizite insbesondere in Bezug auf die Abstellqualität. Dies gilt sowohl für öffentliche Einrichtungen, aber auch für den Einzelhandel und Unternehmen. Nicht mehr akzeptable Vorderradhalter sind noch weit verbreitet. Komfortmerkmale wie Überdachungen und gesicherte Abstellmöglichkeiten fehlen derzeit weitgehend. Für das Bahnhofsumfeld gibt es bereits Planungen für eine Aufwertung des Fahrradparkens.



## Wo wollen wir hin?

### Nahmobilität als Beitrag zum Umweltschutz und zur Stadtqualität

Eine attraktive Nahmobilität mit hohen Anteilen des Fuß- und Radverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl bietet einen hohen Nutzen sowohl für die Stadtbevölkerung als auch für Besuchende und die Wirtschaft und entwickelt sich immer mehr zur Standortqualität, von der das ganze Stadtklima profitiert, zumal die stadträumlichen Rahmenbedingungen in Bargteheide für den Fuß- und Radverkehr bestens geeignet sind.

Viele Vorzüge für den Fuß- und Radverkehr:



- Förderung der Gesundheit,
- Schonung der Umwelt,
- Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt,
- Entlastung des Verkehrssystems,
- Beitrag zur Mobilitätswende,
- Günstige Investitionen in die Verkehrsanlagen,
- Kostenvorteile gegenüber der Autonutzung.

### Strategischer Handlungsrahmen mit sechs übergeordneten Zielfeldern

Für das langfristige Leitbild setzt die Stadt Bargteheide auf etablierte Erfolgsbausteine der Fuß- und Radverkehrsförderung, die den strategischen Handlungsrahmen für die künftige Nahmobilitätsplanung sowie die Einordnung in die Stadtentwicklung und das Gesamtverkehrssystem abstecken.

#### Stadtplanung und Nahmobilität als Einheit

Attraktive Nahmobilität als Standortfaktor und Quartiersqualität nutzen

#### Eine neue Mobilitätsstrategie

Verlagerung von Kfz-Verkehren und Beruhigung der Verkehrsabläufe

#### Nahmobilität prägt den öffentlichen Raum

Maßstäblichkeit und angemessene Flächenzuteilung in der Verkehrsplanung

#### Fuß- und Radverkehr mit System

Entwicklung eines ganzheitlichen integrierten Fuß- und Radverkehrsangebotes

#### Verbindungen fördern Erreichbarkeit

Sichere und attraktive Wegeführungen für den Fuß- und Radverkehr

#### Verkehrsmittelwahl beginnt im Kopf

Informationen, gezielte Öffentlichkeitsarbeit, kontinuierliche Beteiligung

Auf dem Weg zur Erfüllung des Leitbildes sind auch kurz- und mittelfristig angelegte Aktivitäten von Bedeutung, um möglichst zügig deutliche Zeichen für die Nahmobilität zu setzen. Dazu gehören beispielsweise die Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn im Zusammenhang mit der Entflechtung von Fuß- und Radverkehr, die Ausschöpfung rechtlicher Spielräume zur Verkehrsberuhigung und eine Aufwertung des Fahrradparkens.

Ein wichtiges Anliegen des Leitbildes ist die Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur mit mehr Verständnis und Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden. Hierzu bedarf es gemeinsamer Anstrengungen und einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit.



### Ab auf's Rad - Radförderung auf Landes- und Kreisebene

Das Land Schleswig-Holstein engagiert sich verstärkt für den Radverkehr und hat mit der Radstrategie "Ab auf's Rad im echten Norden" eine deutliche Aufwertung für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus beschlossen. Von besonderer Bedeutung für die Stadt Bargteheide ist das kreisweite Konzept "Fahrradfreundliches Stormarn" mit dem zugehörigen Förderprogramm des Kreises für Radverkehrsmaßnahmen.

### Qualitätsanforderungen an eine zukunftsorientierte Nahmobilität

Gute Qualitätsstandards für die Anlagen und Angebote im Fuß- und Radverkehr sind die Voraussetzung für eine hohe Akzeptanz und Nutzungshäufigkeit beider Verkehrsarten. Grundlage für Qualitätsstandards sind neben der Straßenverkehrsordnung StVO diverse Normen und Regelwerke für die Planung. Die Planung von Fuß- und Radverkehrsanlagen muss insbesondere die Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und die Qualität der Verkehrsabläufe gewährleisten. Zu den grundlegenden Qualitätsstandards gehören:

- Sichere, barrierefreie und direkte Führung in einem möglichst attraktiven Ambiente,
- Entflechtung von Fuß- und Radverkehr,
- ausreichende und regelkonforme Abmessungen,
- gut begeh- und befahrbare Beläge,
- moderne Beleuchtung und Leitsysteme,
- gute Unterhaltung einschließlich Winterdienst.

## Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr

### Wo laufen wichtige Verbindungen?

#### Netze als wichtige Planungsgrundlage

Wichtige Grundlage für eine wirksame Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist ein flächenhaftes Netz, das sowohl den Alltags- als auch den Freizeitverkehr abdeckt. Zur Entwicklung der Netze wurden wichtige Quellen und Ziele des Fuß- und Radverkehrs analysiert und Zwangspunkte identifiziert, die sich durch Barrieren im Netz ergeben (in Bargteheide vor allem die Bahnstrecke). Außerdem bilden die angrenzenden Kommunen wichtige Bezugspunkte für die regionale Vernetzung. Die Netzplanung berücksichtigt auch die Anforderungen der unterschiedlichen Altersgruppen wie Kinder und Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen. Die Netze sind mit den Nachbarkommunen und dem kreisweiten Radverkehrsnetz verknüpft und bilden die planerische Grundlage für bequeme, sichere und möglichst umwegarme Wege.

Eine räumliche Konzentration von Zielen des täglichen Bedarfs und für Erledigungen findet sich an den Hauptverkehrsachsen. Der zentrale Geschäftsbereich gruppiert sich um die Rathausstraße und den Markt. Bargteheide verfügt über zwei große Schulstandorte mit angegliederten Sport- und Freizeitflächen im Stadtzentrum und an der Alten Landstraße: Diese Standorte haben ein großes Potenzial gerade für den Fuß- und Radverkehr.

### Zielnetz für den Fußverkehr

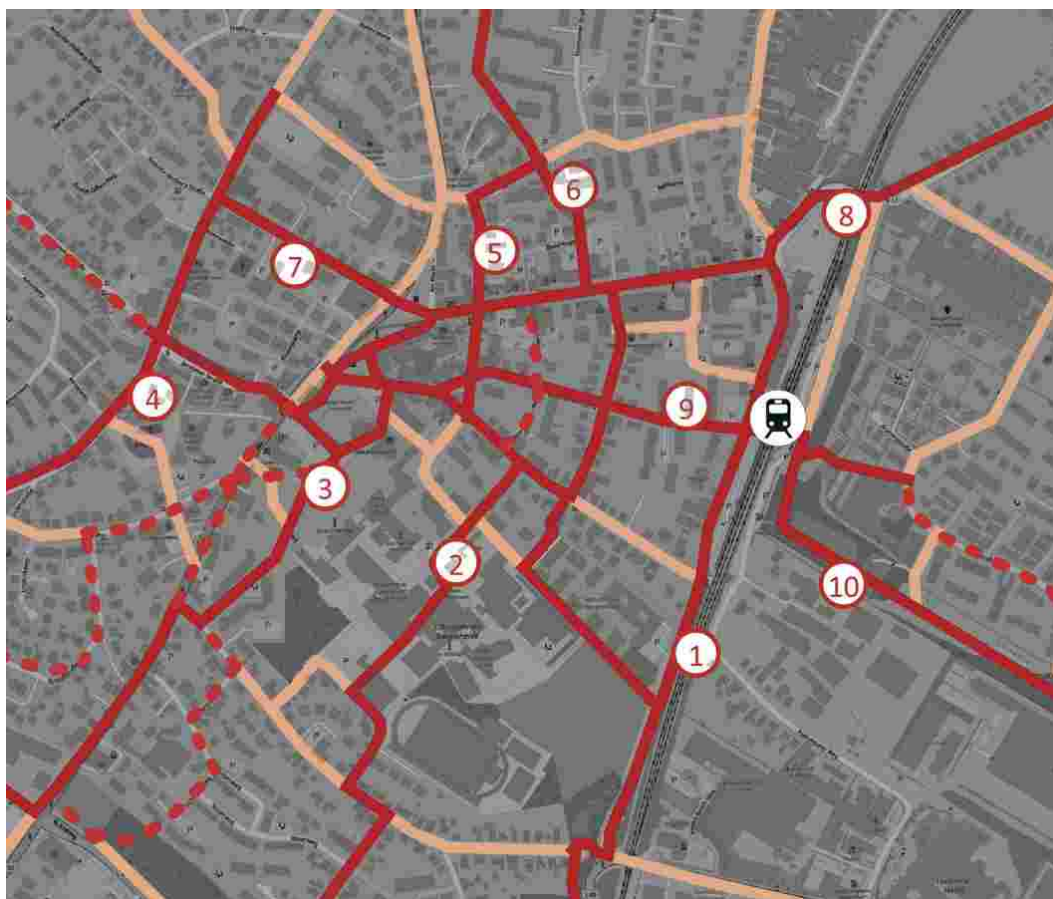
Ein engmaschiges Wegenetz ist besonders aufgrund der ausgeprägten Umwegeempfindlichkeit Zu-Fuß-Gehender relevant. Alle Menschen, die sich in Bargteheide zu Fuß bewegen sollen vom Fußverkehrszielnetz profitieren. Dazu gehört auch eine Gestaltung, die niemanden ausschließt („Design für Alle“).

Das Fußverkehrszielnetz soll aufzeigen, für welche Routen eine Ertüchtigung zu einem größeren Hebel der Fußverkehrsförderung werden kann. Dies schließt nicht aus, dass auch die anderen Wege oder Verbindungen für den Fußverkehr Relevanz haben.



#### Zehn Qualitätsrouten für den Fußverkehr

- Bahnhof – Südring – Zu den Fischteichen
- Baumschulenweg – Schule – Nelkenweg – Zu den Fischt.
- Am Markt – Lohe – Hamburger Straße – Eckhorst
- Alte Landstraße – Am Markt / Bargteheider Stadtpark
- Am Markt – Mittelweg
- Rathausstraße – Am Steinkreuz – Lauenburger Straße
- Alte Landstraße – Wurth – Rathausstraße
- Rathausstraße – Tremsbütteler Weg
- Bahnhof – Traberstieg – Ernst-Barlach-Weg – Am Markt
- Bhf. – An den Stücken – Bachstraßenpark – Am Redder



- Qualitätsroute
- - - alternative Qualitätsroute
- Ergänzungsrouten

#### Routennummer

- ① Süden-Bahnhof
- ② Süden-Rathausstraße
- ③ Freizeit- und Schulzentrum
- ④ Westen
- ⑤ Norden-Markt
- ⑥ Grünzug
- ⑦ Rathausstraße
- ⑧ Tremsbütteler Weg
- ⑨ Markt-Bahnhof
- ⑩ Gewerbegebiet

Ausschnitt aus dem Fußverkehrs-Zielnetz

# Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr

## Zielnetz für den Radverkehr

Die oberste Stufe im städtischen Radverkehrszielnetz bilden die Radvorrangrouten, die besonders wichtige Verbindungen in der Stadt einschließlich Schulwege abdecken und auch Verbindungen mit dem Umland herstellen. Im Verlauf einer Radvorrangroute werden Radwege, Fahrradstraßen und Tempo-30-Zonen als Führungsform bevorzugt. Auf den Radvorrangrouten soll Radfahren besonders sicher, schnell und angenehm sein. Die Radvorrangrouten sind auch im kreisweiten Radverkehrsnetz und im Landesweiten Radverkehrsnetz Schleswig-Holstein (LRVN) enthalten.



Quelle: Metropolregion Hamburg

Perspektive eines Radschnellweges entlang der Bahntrasse

Als Vorschlag wurde außerdem ein Radschnellweg ins Radzielnetz mit aufgenommen, der von Bargteheide nach Ahrensburg verläuft und dort an den, von der Metropolregion Hamburg geplanten, Radschnellweg ("Radroute Plus") nach Hamburg anschließt.

Ergänzt werden die Radvorrangrouten durch städtische Hauptrouten, Ergänzungsrouten und Routen für den Freizeit- und Tourismusverkehr.



Hier verlaufen die künftigen Radvorrangrouten in Bargteheide:

Landesstraße L82 Lübecker Str. – Markt – Hamburger Str.  
=> Anschlüsse nach Ahrensburg und Bad Oldesloe

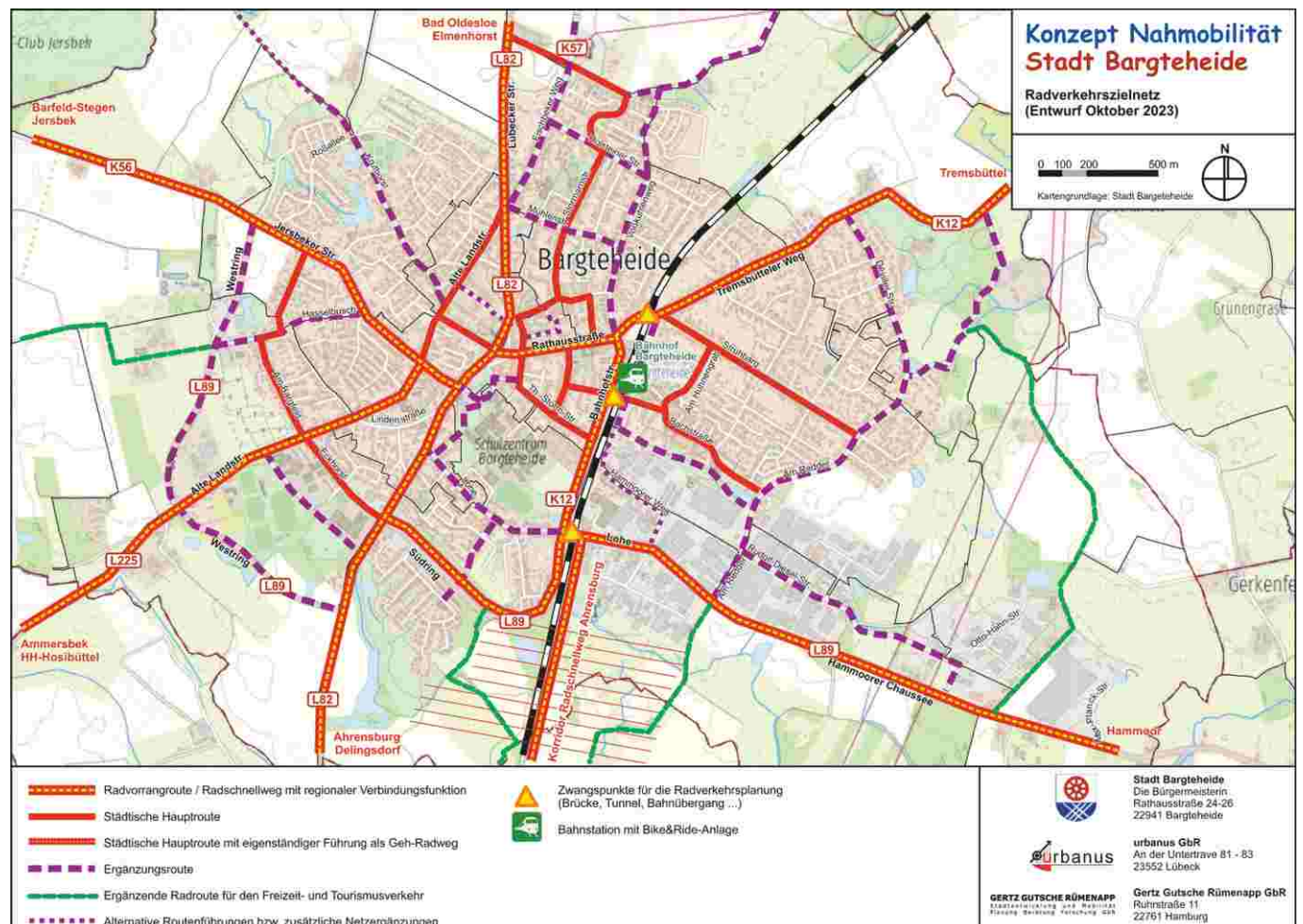
Landesstraße L89 Hammoorer Ch. – Lohe – Südring  
=> Anschlüsse nach Hammoor und an die L82

Kreisstraße K12 Tremsbütteler Weg – Bahnhofstraße  
=> Anschluss nach Tremsbüttel

Alte Landstraße  
=> Anschlüsse nach Ammersbek und an die Kreisstraße K56

Jersbeker Straße  
=> Anschluss nach Jersbek und Bargfeld-Stegen

Rathausstraße



## Kernelemente des Handlungskonzeptes

### Fuß- und radverkehrsfreundliches Bargteheide

Das Handlungskonzept zur Aufwertung des Fuß- und Radverkehrssystems in der Stadt Bargteheide setzt sich aus 12 Kernelementen zusammen, die die inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkte des Nahmobilitätskonzeptes bilden. 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 sollen.

Die Überprüfung hat für Bargteheide ergeben, dass auf allen Straßen im Stadtgebiet grundsätzlich eine Radführung auf der Fahrbahn in Frage kommt. Nur für die beiden Landesstraßen (Hamburger Str. - Lübecker Str. und Südring - Lohe) werden wegen der hohen Kfz-Belastung vorerst noch Radwege beibehalten. Damit ergeben sich drei künftig bevorzugte Führungsformen:

- Radführung auf der Fahrbahn
- Fahrradstraßen und
- selbstständig geführte Geh- und Radwege.



Übergreifende Aufwertung der Fußverkehrsqualität inkl. Barrierefreiheit



Aufwertung von Qualitätsrouten für den Fußverkehr



Ausbau von Radvorrangrouten



Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn



Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen



Ausbau und Aufwertung des Fahrradparkens



Verkehrsberuhigung zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort



Fuß - und fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten



Einrichtung / Aufwertung von Überquerungsstellen und Radführungswechseln



Aufbau eines koordinierten Orientierungssystems



Integrierte Handlungsbereiche Verkehr - Städtebau - Freiraum



Aufbau einer Mobilitätskultur – Information, Kommunikation, Kooperation

### Schlüsselfrage künftige Radverkehrsführung

Für den Radverkehr bilden die künftigen Führungsformen eine Schlüsselfrage. Auch wenn sich viele Radfahrende am liebsten komfortable Radwege wünschen, stehen nur in wenigen Straßen überhaupt ausreichend Flächen dafür zur Verfügung, zumal auch der Fußverkehr vielfach erweiterte Flächen beansprucht. Radwege sind nur sinnvoll, wenn sie die definierten Qualitätsstandards erfüllen. Die Entscheidung, ob ein Radweg aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist, basiert auf mehreren Kriterien wie der Verkehrsbelastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und dem Anteil des Schwerverkehrs.

### Einbindung in die Gesamtverkehrsplanung

Das Konzept für die Nahmobilität ist perspektivisch in ein Gesamtverkehrskonzept einzubinden. Mit einer Reduzierung der Kfz-Belastungen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Hauptverkehrsstraßen würden sich die Bedingungen für die Nahmobilität deutlich verbessern. Dazu bedarf es aber einer integrierten Betrachtung, die neben der Nahmobilität auch den öffentlichen Personennahverkehr, den fließenden Kfz-Verkehr und das Parken mit einbindet. Eine Schlüsselmaßnahme ist dabei die Schließung der Westtangente bis zur Lübecker Straße.

## Kernelemente des Handlungskonzeptes

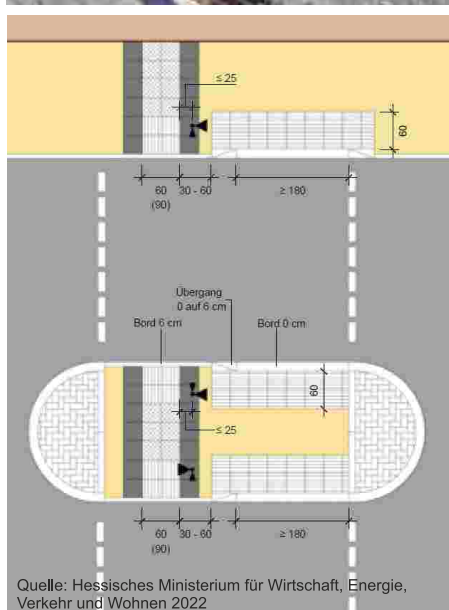
### Neue Qualitäten für den Fußverkehr

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 finanziellen und personellen Ressourcen systematisch eingesetzt werden. Die Qualitätsrouten sollen nicht nur mit einem hohen Gehkomfort ausgestattet, sondern auch als übergeordnete Alltagsverbindungen bei der Pflege und Instandhaltung bevorzugt werden.

Das Thema Barrierefreiheit spielt bei der Aufwertung der Fußverkehrsqualität eine zentrale Rolle, kann jedoch aufgrund begrenzter Ressourcen nur Schritt für Schritt umgesetzt werden. Dazu gehören vor allem folgende Elemente:

- Gehweggestaltung (Breite, Belagsbeschaffenheit usw.),
- Überquerungen inklusive Bordsteinabsenkungen,
- Leitsystem (Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip),
- Beleuchtung,
- Sitzgelegenheiten,
- ÖPNV-Haltestellen,
- Abbau temporärer Barrieren.

Angepasste Gestaltung der bestehenden Querungsstelle am Mittelweg als „Bargtheider Standard“



- (1) Begradigung und Ausbau des Geh- und Radweges
- (2) Neuordnung des Parkens Am Markt und Unterbindung von Durchgangsverkehr
- (3) Einrichtung Anbindung Hamburger Str. für Fuß- und Radverkehr
- (4) Prüfung Fahrradstraße mit Belagsverbesserung
- (5) Anbindung Bushaltestelle über neues Gehweg
- (6) Aufwertung zu einem barrierefreien Quartiersplatz

Für die Gestaltung barrierefreier Querungshilfen kann auf bereits realisierte Lösungen zurückgegriffen werden, beispielsweise die Querungshilfe am Mittelweg. Diese hat den Vorteil sowohl Querungshilfe zu sein, als auch zur Verkehrsberuhigung beizutragen. In Abhängigkeit von den konkreten örtlichen Rahmenbedingungen kann die Lösung entsprechend angepasst und weiterentwickelt werden.

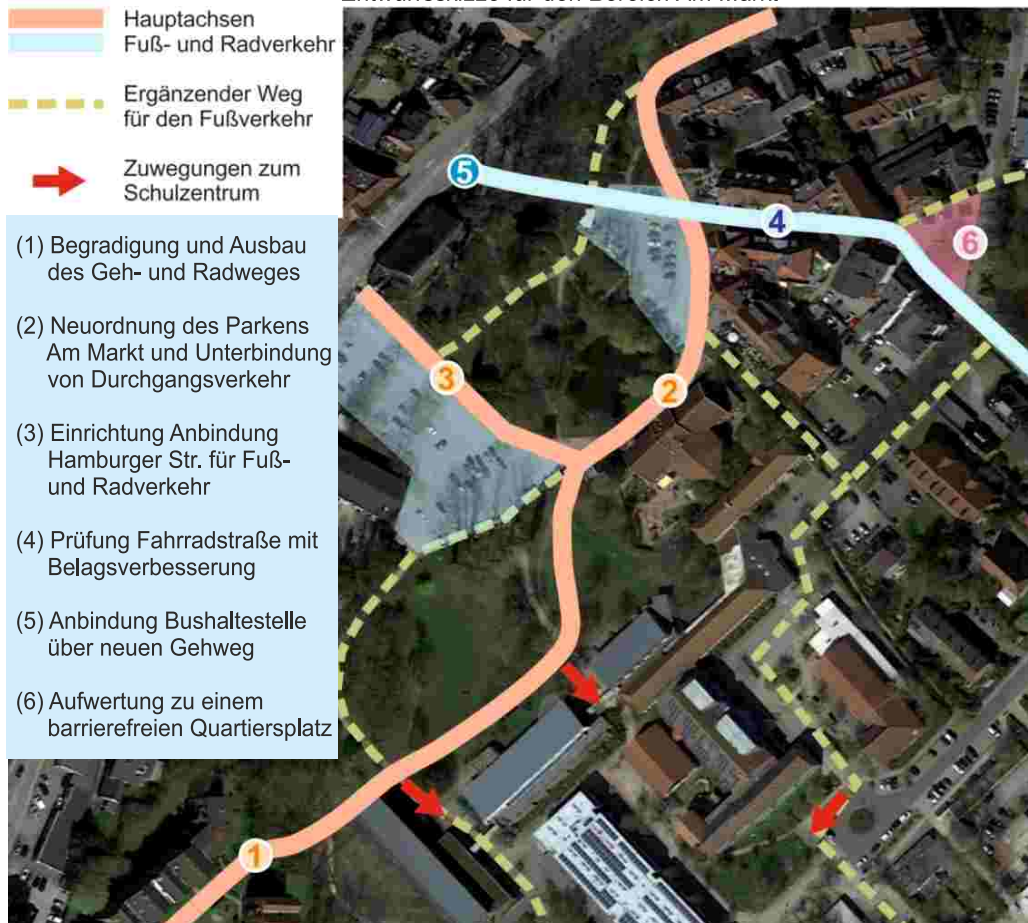


#### Bargtheider Standard:

Für eine systematische Aufwertung des Fuß- und Radverkehrssystems wird empfohlen, für die Wegeführungen (Beläge, Orientierung), die Gestaltung von Überquerungen (Aufplasterungen, Belagswechsel) sowie Sitzgelegenheiten und Beleuchtung einen Bargtheider Standard zu entwickeln und damit die Festlegung auf ein einheitliches Gestaltungskonzept für Bargteheide vorzunehmen.

Ein räumlicher Schwerpunktbereich ist die Rathausstraße mit ihrem Umfeld und der Bereich rund um den Markt, da hier ein besonders hohes Aufwertungspotenzial gesehen wird. Zu den zentralen Aspekten gehören auch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs, die Einrichtung von Zugängen zu den Sitzgelegenheiten und das Einrichten neuer Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten.

Entwurfsskizze für den Bereich Am Markt



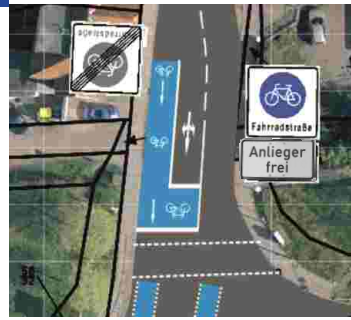
Beispiel einer Querungsstelle mit Mittelinsel

## Kernelemente des Handlungskonzeptes

### Radeln auf neuen Wegen: Qualitätsradrouten

Für die Radvorrangrouten aus dem Radverkehrszielnetz sollen die Fahr- und Wartezeiten reduziert und der Fahrkomfort erhöht werden. Dazu ist eine Anpassung der Radwege und Knotenpunkte erforderlich, die teilweise auch Grunderwerb und eine Umgestaltung der Straßenräume erfordert. Bevorzugte Führungsformen bei den Radvorrangrouten sind straßenbegleitende Radwege, selbstständig geführte Radwege und Fahrradstraßen.

Eine neue Qualitätsstufe für den Radverkehr in der Metropolregion Hamburg bilden die „Radrouten plus“. Für Bargteheide wird ein Anschluss an die geplante Route von Ahrensburg nach Hamburg empfohlen, für deren Verlauf mögliche Varianten geprüft werden sollen. Die Anbindung an das städtische Radnetz würde im Bereich Lohe - Südring erfolgen.



### Vorfahrt für den Radverkehr: Fahrradstraßen

Fahrradstraßen gehören zu den attraktivsten und sichersten Führungsformen für den Radverkehr und sind bei Radfahrenden besonders beliebt. Fahrradstraßen tragen außerdem zu einem angenehmen Wohnumfeld und mehr Straßenraumqualität bei. Es besteht auch die Möglichkeit, Fahrradstraßen zu Fahrradzonen zusammenzufassen.

Kraftfahrzeuge dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, wenn dies durch Zusatzzeichen (z.B. Anlieger frei) angezeigt wird. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt generell 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Kraftfahrzeuge müssen ihre Geschwindigkeit anpassen, um eine Gefährdung und Behinderung Radfahrender auszuschließen.



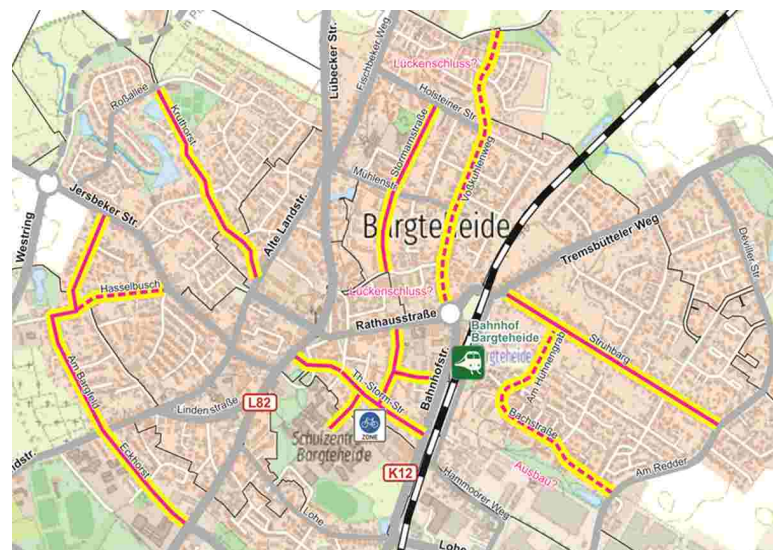
Foto: Patrick Seeger/Stadt Freiburg

Foto: Stadt Aachen

### Mobilitätskultur: Radfahren auf der Fahrbahn

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn stellt für die Siedlungsbereiche künftig eine Standardlösung dar, da regelkonforme Radwege im Verlauf der übergeordneten Straßen nur auf wenigen Abschnitten realisierbar sind. Im Stadtgebiet Bargteheide wurde bei gemeinsamen Geh- und Radwegen vielfach schon die sogenannte Radwegebenutzungspflicht aufgehoben, so dass Fahren auf der Fahrbahn erlaubt ist.

Es geht darum, das Fahren auf der Fahrbahn sicher und attraktiv zu machen. Dazu gehören insbesondere der Einsatz von Piktogrammen und Hinweisschildern, verkehrsberuhigende Maßnahmen und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, um ein verträgliches Miteinander von Radverkehr und Kfz-Verkehr zu erreichen.



Ausgewählte Fahrradstraßen für eine vertiefende Prüfung



Für Bargteheide wurden einige potenzielle Fahrradstraßen ermittelt, die ein hohes Radverkehrspotenzial aufweisen. Diese müssen jetzt einer umfassenden verkehrsrechtlichen Prüfung unterzogen und dann von der Verkehrsbehörde angeordnet werden. Es handelt sich um wichtige Alltagsrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen und um übergeordnete Schulwege. Dazu gehören Straßen wie Eckhorst, Theodor-Storm-Straße und Struhbarg. Im Stadtzentrum nördlich des Schulzentrums wird eine Fahrradzone favorisiert.

## Kernelemente des Handlungskonzeptes

### Gute Orientierung: Leitsystem für den Fuß- und Radverkehr

Durch eine gute Wegweisung wird nicht nur die Orientierung insbesondere für Ortsunkundige erleichtert, sondern auch die Präsenz des Fuß- und Radverkehrs im öffentlichen Raum gestärkt. Damit ist ein Leitsystem auch ein indirekt wirkendes Element der Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität. Im Zuge der Installation neuer Leiteinrichtungen werden alte Beschilderungen überprüft und bei Bedarf entfernt.

Die Entwicklung eines neuen Fußverkehrsleitsystems konzentriert sich auf die Innenstadt und die angrenzenden Fußverkehrs-Qualitätsrouten. Damit soll ein positives Erscheinungsbild der Innenstadt unterstützt werden. Im Leitsystem werden auch Ziele wie WC-Anlagen, Bushaltestellen und Quartiersplätze ausgewiesen sowie ergänzende Hinweise für die Barrierefreiheit eingebunden. An exponierten Standorten wie am Bahnhof können auch ergänzend digitale Informationsstelen in das Leitsystem aufgenommen werden.

Für die Radwegweisung in Bargteheide wird eine pragmatische Vorgehensweise verfolgt. Grundlage bildet die bestehende und in den letzten Jahren aktualisierte kreisweite Radwegweisung. Diese Wegweisung weist mittlerweile eine relativ hohe Standortdichte auf und soll im Stadtgebiet vorrangig im Verlauf der Radvorrangrouten und Haupttrouten lediglich durch städtische Ziele und einige zusätzliche Standorte ergänzt werden, wobei dann auch übersichtliche Tabellenwegweiser zum Einsatz kommen.



Entwürfe für eine Radwegweisung mit Tabellenwegweisern und ein Fußverkehrsleitsystem

### Präsenz im Stadtbild: Fahrradparken

Für die Attraktivität der Radnutzung spielen 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.

Auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit ist das Fahrradparken von Bedeutung, da bei schlechten Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden oft weniger hochwertige „Zweiräder“ genutzt werden, denen es dann aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.



Fahrradparken und Einzelhandel      Gesicherte B&R-Anlage

Moderne Rahmenbügel werden zum künftigen Standard für das Fahrradabstellen. Bei der Auswahl sollte auf mögliche Gestaltungsvarianten geachtet werden, so dass beispielsweise auch Werbeträger für den Einzelhandel möglich sind. Deutlicher Nachholbedarf besteht bei den Abstellanlagen in Bargteheide im Hinblick auf Diebstahl- und Vandalismus-Schutz. Für ausgewählte Standorte sind daher neben Überdachungen auch verschließbare Stellplätze vorzusehen, insbesondere an den Schulen, öffentlichen Einrichtungen und am Bahnhof. Interessierte Unternehmen sollen von der Verwaltung im Hinblick auf die baurechtliche und finanzielle Umsetzung sowie Gestaltungsformen beraten werden.

Gesichertes Fahrradparken kommt 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. Abstellanlagen an zentralen Standorten können außerdem durch Serviceangebote wie Luftpumpen oder Radreparaturstationen ergänzt werden.

### Wichtige Standorte für attraktives Fahrradparken

- Öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Amtsverwaltung ...)
- Schulen und andere Bildungseinrichtungen
- Sportanlagen, Schwimmbad, Spielplätze
- Einzelhandel, Nahversorger
- Tourismusrouten in Verbindung mit Rastplätzen
- Bahnhof (Bike&Ride) => bereits in Planung
- Wohnquartiere mit Geschosswohnungsbau
- Unternehmen / Gewerbebetriebe

## Kernelemente des Handlungskonzeptes

### Entschleunigung: Mehr Sicherheit durch Verkehrsberuhigung

Für den Fuß- und Radverkehr gilt in jedem Fall: Je mehr Verkehrsberuhigung, desto mehr Verkehrssicherheit und Geh- bzw. Fahrkomfort. Eine Entschleunigung des Kfz-Verkehrs bringt eine Reihe von Vorteilen auch über die Nahmobilität hinaus, insbesondere:

- Schulwegsicherheit,
- Reduzierung von Lärm und Abgasen,
- Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Zur Verkehrsberuhigung steht eine Vielzahl erprobter Instrumente zur Verfügung, die von einfachen Markierungen und Geschwindigkeitsanzeigern, über die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis hin zu baulichen Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen und Aufpflasterungen reichen. Mit der Ausweisung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren und einigen 30 km/h-Abschnitten im übergeordneten Straßennetz hat die Stadt Bargteheide bereits eine Reihe verkehrsberuhigender Maßnahmen umgesetzt.

### Transparenz: Fuß- und radverkehrsfreundliche Knoten

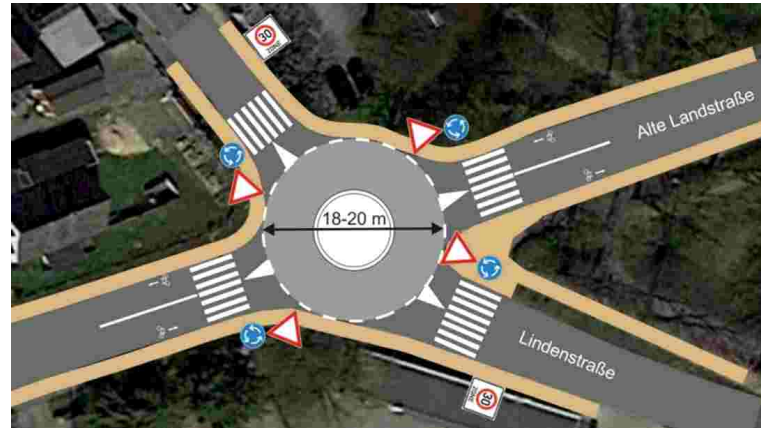
Größere Knotenpunkte gehören oft zu den Unfallschwerpunkten, da sie komplexe Verhaltensweisen von den Verkehrsteilnehmenden abfordern und sich hier starke Verkehrsströme überlagern. Wesentliches Konfliktpotenzial sind vor allem nicht ausreichend transparente oder nachvollziehbare Verkehrsführungen. Für 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 erzeugen.



In Abhängigkeit von der Örtlichkeit und der Verkehrssituation kommen unter anderem folgende Gestaltungselemente zum Einsatz:

- Herstellen barrierefreier Überquerungsmöglichkeiten einschließlich taktilem Leitsystem,
- Rückbau von Knotenflächen,
- Verzicht auf freie Kfz-Rechtsabbiegerführung,
- Furtmarkierung ggf. mit zusätzlicher Einfärbung,
- Anpassung von Lichtsignalsteuerungen mit Verzicht auf „Bettelampeln“

Bei der Gestaltung von Knotenpunkten bieten Kreisverkehre eine Reihe von Vorteilen speziell für den Fuß- und Radverkehr. Auch in Bargteheide wurden für einige Knoten entsprechende grundsätzliche Eignungen ermittelt, die planerisch weiter vertieft werden sollen.



Planungsskizze für einen Minikreisverkehr am Knoten Alte Landstraße / Lindenstraße

### Netzqualität: Überquerungen und Radführungswechsel

Das Einrichten guter Überquerungsstellen und Führungswechsel ist ein Kernelement zur Förderung der Nahmobilität und zur Etablierung einer richtungstreuen Radführung und schafft zugleich Aufmerksamkeit für den Fuß- und Radverkehr. Außerdem tragen Überquerungsstellen auch zu einer höheren Netzdichte mit kürzeren Wegen und Reisezeiten im Fuß- und Radverkehr bei und verringern die Trennwirkung übergeordneter Straßen. Überquerungsstellen und Führungswechsel an den Ortseingängen können auch als Elemente der Straßenraumgestaltung eingesetzt werden und zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Das Nahmobilitätskonzept enthält mehr als 20 neue oder aufzuwertende Überquerungsstellen und Führungswechsel. Für die Gestaltung stehen Beispiele aus anderen Städten und Musterlösungen beispielsweise des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und der RAD.SH zur Verfügung, die an die jeweilige Örtlichkeit angepasst werden können.



Beispiel für einen Führungswechsel zwischen Radweg und Fahrbahnführung in der Gemeinde Scharbeutz

## Herausforderungen: 100 Maßnahmen und Handlungsempfehlungen

Der Weg zu einer fuß- und fahrradfreundlichen Stadt Bargteheide und einem kooperativen Miteinander der Verkehrsteilnehmenden wird sich über viele Jahre erstrecken und erfordert entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen. Der umfangreiche Handlungsplan enthält neben Aufwandsschätzungen auch Angaben für Zuständigkeiten und Prioritätensetzungen. Um möglichst zügig Zeichen zu setzen, wurden von der Stadtvertretung eine Reihe „Quick-Wins“ beschlossen.

### Zeichen setzen mit „Quick-Wins“:

Einige Maßnahmenempfehlungen werden kurzfristig umgesetzt, um erste Zeichen für die Förderung der Nahmobilität zu setzen. Dies sind vor allem Maßnahmen, die relativ wenig Umsetzungsaufwand und einen geringen Vorlauf erfordern:

- Nahmobilitätscheck / Verkehrsschauen mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr (Bordsteinabsenkung, Sichtfelder, Grünschnitt, Einbauten/ Stadtmöblierung im Lichtraum, Beleuchtung)
- Markierungen und Einfärbungen wiederherstellen und ergänzen
- Erstellen von Informationsangeboten zum Radverkehr sowie Aufbau einer systematischen Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität in Kooperation mit der RAD.SH
- Errichtung von Fahrradreparatursäulen (mögliche Standorte: Freibad, Schulzentrum, Markt)
- Schaffung von Ladestationen für E-Fahrräder an einem zentralen Ort.

## Akzeptanz und Mobilitätskultur fördern

Die positive Resonanz auf das Beteiligungsverfahren zum Nahmobilitätskonzept zeigt das große Interesse der Bevölkerung an der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit mit Informationen, Kampagnen, Schulungen und Veranstaltungen ist wichtiger Bestandteil für eine erfolgreiche Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes. Dabei wird auch auf Kooperationen wie mit der RAD.SH und Unternehmen in der Stadt gesetzt.



Gut zu wissen:  
Straßenbaulasträger und Verkehrsbehörde:

Für die Gestaltung der Landes- und Kreisstraßen und die damit verbundenen Fuß- und Radverkehrsführungen sind als Straßenbaulasträger das Land Schleswig-Holstein (vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr LBV.SH) und der Kreis Stormarn zuständig. Das Nahmobilitätskonzept kann hier nur Empfehlungen aussprechen, die dann mit den zuständigen Stellen abgestimmt werden müssen. Ebenso verfügt die Stadt Bargteheide über keine eigene Verkehrsbehörde. Verkehrsrechtliche Anordnungen erfolgen über die Verkehrsbehörde des Kreises Stormarn.

## Koordinierungsstelle Mobilität und Modellprojekt Schulwegsicherung

Um die Förderung nachhaltiger Mobilität und die Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes systematisch anzugehen, hat die Stadtvertretung eine Koordinierungsstelle Mobilität beschlossen. Diese Stelle wird künftig Projekte vorbereiten und durchführen, Aktivitäten in der Stadtverwaltung und mit externen Stellen abstimmen, Verkehrsschauen begleiten, Kooperationspartner beraten und unterstützen, die Öffentlichkeitsarbeit betreuen und umgesetzte Maßnahmen überprüfen.

Kinder und Jugendliche, die ihre Wege vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bahn und 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 zur nachhaltigen Mobilität leisten. Mit dem Modellprojekt sichere und attraktive Schulwege unterstützt die Stadt Bargteheide die Schulen bei ihren Aktivitäten und dem Aufbau eines schulischen Mobilitätsmanagements.

Hier gibt es weitere Informationen:

Die Langfassung des Nahmobilitätskonzeptes ist ebenso wie weitere Informationen rund um nachhaltige Mobilität im **Internet** eingestellt unter [www.bargteheide.de/Stadt/Mobilität](http://www.bargteheide.de/Stadt/Mobilität)

Für Fragen und Anregungen steht außerdem die **Koordinationsstelle für Mobilität** zur Verfügung:  
E-Mail: [mobilitaet@bargteheide.de](mailto:mobilitaet@bargteheide.de)

Nutzen Sie für die Mitteilung von Mängeln und Ideen gerne auch den **Mängelmelder**:  
[www.bargteheide.de/Stadt/Mobilität/Mängelmelder](http://www.bargteheide.de/Stadt/Mobilität/Mängelmelder)

