

# **GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**

Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR

## **Radverkehrskonzept für die Stadt Glinde**

**Endbericht – Stand Juli 2020**

# **Radverkehrskonzept für die Stadt Glinde**

## **Endbericht – Stand Juli 2020**

**Auftraggeber:**

Stadt Glinde  
-Der Bürgermeister-  
Amt für Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt  
Markt 1  
21509 Glinde

**Auftragnehmer:**

Gertz Gutsche Rümenapp GbR  
Johann-Georg-Straße 17  
10709 Berlin

**Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Jens Rümenapp  
Dipl.-Ing. Sylke Leonhardt  
B.Sc. Moritz Brandner

Berlin, Juli 2020

---

## Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen.....	5
2	Hintergrund, Zielsetzung und Vorgehensweise .....	6
3	Ziele und Leitlinien .....	7
3.1	Übergeordnete Zielsetzungen für die Mobilitätsentwicklung in Glinde .....	7
3.2	Zielsetzungen und Leitlinien für die Gestaltung des Radverkehrs in Glinde.....	9
3.3	Netzplanung .....	11
3.4	Funktionale Gestaltung von Radverkehrsanlagen.....	12
4	Bürgerbeteiligung .....	16
5	Bestandsanalyse.....	20
5.1	Siedlungsstruktur .....	20
5.2	Vorhandene Radverkehrsinfrastruktur .....	24
5.2.1	Zusammenfassende Darstellungen der Ergebnisse der Bestandsanalysen .....	24
5.2.2	Identifizierte Stärken und Schwächen.....	28
5.2.3	Überörtliches und touristisches Radwegenetz.....	33
5.3	Analyse des Unfallgeschehens .....	38
5.4	Zusammenfassende Bewertung der derzeitigen Situation des Radverkehrs in Glinde .....	44
6	Konzeption des Radverkehrsnetzes .....	45
7	Maßnahmenkonzeption .....	49
7.1	Das Haupttroutennetz.....	50
7.1.1	Fernroute R1.....	51
7.1.2	Fernroute R2.....	58
7.1.3	Hauptroute R3 .....	65
7.1.4	Hauptroute R4 .....	73
7.1.5	Hauptroute R5 .....	77
7.1.6	Hauptroute R7 .....	82
7.2	Das Nebenroutennetz .....	90
7.3	Wichtiger Knotenpunkt.....	109
7.4	Ergänzende Maßnahmen.....	110
8	Umsetzungskonzeption .....	118
9	Quellenverzeichnis.....	122
	Anhang zu Kapitel 6 Wunschliniennetze .....	123
	Anhang zu Kapitel 7 Förderprogramme .....	126

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Anforderungen wichtiger Nutzergruppen an das Radverkehrsnetz.....	12
Abb. 2:	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen .....	14
Abb. 3:	Verfahren zur Wahl der Radverkehrsführung.....	15
Abb. 4:	Zugriffstatistik des Online-Beteiligungsverfahrens.....	16
Abb. 5:	Einträge in der Online-Karte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens .....	17
Abb. 6:	Beispiel einer Benutzung der Online-Karte .....	18
Abb. 7:	Die am häufigsten aufgeführten Themen im Beteiligungsverfahren .....	19
Abb. 8:	Städtebauliche Analyse Gesamtstadt .....	21
Abb. 9:	Innerstädtische Erreichbarkeit .....	22
Abb. 10:	Relevante Quellen und Ziele für den Radverkehr .....	23
Abb. 11:	Bestandsaufnahme Radverkehrsanlagen - Art der Anlagen.....	25
Abb. 12:	Bestandsaufnahme - Oberflächen .....	26
Abb. 13:	Bestandsaufnahme - Mängel .....	27
Abb. 14:	Überörtliche Erreichbarkeit .....	34
Abb. 15:	Sozialversicherungspflichtige Auspendler zwischen Glinde und den umliegenden Gemeinden.....	35
Abb. 16:	Sozialversicherungspflichtige Einpendler zwischen Glinde und den umliegenden Gemeinden.....	35
Abb. 17:	Konzept für das Radverkehrsnetz Kreis Stormarn .....	37
Abb. 18:	Regionales Radverkehrsnetz in Glinde.....	38
Abb. 19:	Auswertung des Unfallgeschehens durch die Stadt Glinde .....	39
Abb. 20:	Räumliche Auswertung des Unfallgeschehens durch die Stadt Glinde .....	40
Abb. 21:	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere (2016-2018) .....	40
Abb. 22:	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfallkonstellation 2016-2018 .....	41
Abb. 23:	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung mit Personenschaden 2016-2018 nach Unfalltypen .....	42
Abb. 24:	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp 2016-2018 .....	43
Abb. 25:	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2016-2018 nach Unfallart .....	43
Abb. 26:	Überlagerungen der Verflechtungsbeziehungen.....	45
Abb. 27:	Radroutennetz .....	47
Abb. 28:	Das Radroutennetz innerhalb der Grünzüge.....	48
Abb. 29:	Umsetzungskonzeption .....	119
Abb. 30:	Verflechtungen Berufsverkehr.....	123
Abb. 31:	Verflechtungen Ausbildungsverkehr .....	124
Abb. 32:	Verflechtungen Einkaufs- und Besorgungsverkehr .....	124
Abb. 33:	Verflechtungen Freizeitverkehr .....	125

# **1 Vorbemerkungen**

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde im Rahmen eines Beteiligungsprozesses mit einem Lenkungskreis bestehend aus den in der Stadtvertretung sitzenden Fraktionen, dem ADFC Glinde und dem ADFC Reinbek und den verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung erarbeitet.

Daneben wurde eine erste Abstimmung mit den verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung Glinde (Stadtplanung, Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde), dem Fachdienst Planung und Verkehr des Kreises Stormarn und dem LBV.SH durchgeführt.

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen erfolgte im Rahmen der Online-Befragung (vgl. Kap. 4) sowie durch eine Behandlung im Kinder- und Jugendbeirat.

In dem vorliegenden Bericht werden soweit wie möglich geschlechtsneutrale Formulierungen verwendet. Sollte aus Gründen der leichteren Lesbarkeit nur die männliche oder weibliche Sprachform bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet worden sein, so soll damit keine Benachteiligung des jeweils anderen Geschlechts impliziert werden.

---

## 2 Hintergrund, Zielsetzung und Vorgehensweise

Mit dem Ziel, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern und die Nutzung des Radverkehrs zu fördern, hat die Stadt Glinde im Jahr 2018 erste Analysen zur derzeitigen Situation für den Radverkehr vorgestellt. Darauf aufbauend wurde nun ein umfassendes Radverkehrskonzept erarbeitet, mit dem

- die Radverkehrsführung sicher und komfortabel gestaltet wird,
- ein zügiges Radfahren ermöglicht wird,
- dadurch Nutzungsanreize geschaffen werden,
- Verbindungen aus abseits der Straßen mit Kfz-Verkehr (z.B. Wanderwege) berücksichtigt bzw. geschaffen werden sowie
- Vorteile für den Klimaschutz erreicht werden.

Zum Erreichen dieses Auftrags sollte im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts

- die bereits erfolgte detaillierte Erfassung und Bewertung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur weiter qualifiziert werden,
- die damit generierten Bestandsdaten für eine weitere Nutzung aufbereitet werden,
- die Verkehrssicherheitslage weiter ausgewertet werden,
- ein differenziertes Routennetz definiert werden, das den unterschiedlichen Ansprüchen des Alltags- und Freizeitradverkehrs gerecht wird und in das überörtliche bzw. regionale Radverkehrsnetz eingebunden ist,
- dieses Routennetz öffentlichkeitswirksam in gedruckter und digitaler Form aufbereitet werden,
- Maßnahmen zur Umsetzung des Routennetzes sowie sonstige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs konzipiert und hinsichtlich Wirkungen, Kosten, Fördermöglichkeiten, Priorität und Umsetzungshorizont bewertet werden und
- schließlich die als geeignet bewerteten Maßnahmen zu einem konsistenten Handlungs- und Umsetzungskonzept zusammengefasst werden.

### **3 Ziele und Leitlinien**

Im Sinne einer integrierten Planung sollte sich ein solches Radverkehrskonzept grundsätzlich in die übergeordnete Stadt- und Mobilitätsentwicklungsstrategie einer Stadt einordnen.

In Richtung einer generellen Stadtentwicklungsstrategie hat sich die Stadt Glinde die nachfolgenden sechs Leitziele für ihr zukünftiges Handeln gegeben:

1. Glinde ist eine familien- und kinderfreundliche Stadt
2. Glinde ist eine nachhaltig handelnde Stadt
3. Glinde ist eine vielfältige und soziale Stadt
4. Glinde ist ein starker Standort für die Wirtschaft in der Metropolregion Hamburg
5. Glinde ist eine offene Stadt, sie ist tolerant gegenüber allen Zuwanderern
6. Glinde ist ein aktiver Partner in der kommunalen Zusammenarbeit

Für den Mobilitätsbereich ist hierbei explizit nur bei dem 2. Leitziel „Glinde ist eine nachhaltig handelnde Stadt“ die „Optimierung der Verkehrsinfrastruktur (mit besonderem Fokus auf den Ausbau des Radverkehrs und des ÖPNV)“ genannt. Eine übergeordnete Strategie für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung – wie sie bspw. in Verkehrsentwicklungsplänen oder Masterplänen Mobilität entwickelt wird – existiert bisher nicht.

Es werden daher im Folgenden zunächst entsprechende übergeordnete Ziele für die Mobilitätsentwicklung in Glinde definiert. Daraus werden in Kapitel 3.2 Zielsetzungen und Leitlinien für die Gestaltung des Radverkehrs in Glinde abgeleitet. Von diesen ausgehend werden dann in den Kapiteln 3.3 und 3.4 konkrete Grundsätze für die Gestaltung von Radverkehrsnetzen und Radverkehrsanlagen in Glinde definiert.

#### **3.1 Übergeordnete Zielsetzungen für die Mobilitätsentwicklung in Glinde**

Ausgehend von den Leitzielen der Stadt Glinde werden im Hinblick auf eine verträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität die folgenden übergeordneten Zielsetzungen definiert:

- Verkehrssicherheit erhöhen – „Vision Zero“  
Die Zielsetzung leitet sich unmittelbar aus Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland („Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.“) und der damit verbundenen aktiven Schutzpflicht des Staates ab. Es umfasst die Sicherheit sowohl vor Unfällen als auch vor Kriminalität.  
Im Sinne der „Vision Zero“ wird angestrebt, dass keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu beklagen sind. Kern der Strategie ist ein sicheres Verkehrssystem

und die Einsicht, dass der Mensch als Teil dieses Systems nicht fehlerfrei agiert. Dem entsprechend müssen Verkehrsmittel und Verkehrswege so gestaltet sein, dass Fehler möglichst keine fatalen Folgen haben. Bei der Abwägung von unterschiedlichen Zielen ist die Verkehrssicherheit an erste Stelle zu stellen.

- Klima- und Umweltbelastungen reduzieren  
Hierzu gehören sowohl die Reduktion von klimaschädlichen Emissionen (im Verkehr insb. CO<sub>2</sub>) als auch die Reduzierung von Luftschadstoffbelastungen, Lärmemissionen, Flächenverbrauch und Trennwirkungen.
- Gleiche Mobilitätschancen für alle  
Eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen an Mobilität ist zu sichern. Besonderes Augenmerk ist dabei vor allem auf die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerungsgruppen mit kognitiven oder motorischen Einschränkungen wie bspw. Kinder bzw. Seniorinnen und Senioren zu legen.  
Weiterhin sind gleiche Mobilitätschancen unabhängig vom gewünschten bzw. verwendeten Verkehrsmittel sicherzustellen. Ziel ist daher ein gleichberechtigtes Miteinander der unterschiedlichen Mobilitätsformen.
- Nutzung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr fördern  
Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr weisen insbesondere hinsichtlich der Klima- und Umweltbelastungen als auch der gleichberechtigten Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen Vorteile gegenüber dem individuellen Kfz-Verkehr auf. Ausgehend von den definierten ersten drei Zielen und vor dem Hintergrund der Ausgangssituation in Glinde ist daher vor allem die Nutzung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs zu fördern.
- Kfz-Verkehr: Erreichbarkeit sichern, verträglich abwickeln  
Der individuelle Kfz-Verkehr wird auf absehbare Zeit auch in der Zukunft eine wichtige Bedeutung vor allem im Wirtschaftsverkehr, aber auch im privaten Personenverkehr für bestimmte Bevölkerungsgruppen bzw. Wegezwecke haben. Dies gilt insbesondere, da die gewachsenen Siedlungsstrukturen und Verhaltensweisen nicht ad hoc verändert werden können. Die grundsätzliche Erreichbarkeit der relevanten Ziele im Glinde Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr ist daher sicherzustellen. Gleichzeitig ist der Kfz-Verkehr möglichst verträglich abzuwickeln, d.h. die Verkehrsabläufe sind – unter Beachtung der anderen Zielfelder – zu optimieren und der ruhende Kfz-Verkehr stadtverträglich zu organisieren.
- Mobilitätsentwicklung auch über die Stadtgrenze hinaus gestalten  
Die Mobilitätsbedürfnisse der Glinde Bevölkerung enden nicht an der Stadtgrenze. Es bestehen vielmehr vielfältige Verflechtungen vor allem mit den angrenzenden Kommunen sowie mit Hamburg. Das Verkehrsgeschehen in Glinde wird daher auch in erheblichem Umfang von Verkehren von außerhalb beeinflusst. Eine nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität ist daher nur gemeinsam im Mittelzentrum Reinbek/Glinde/ Wentorf bei Hamburg sowie mit den Nachbarkommunen zu erreichen.



## **3.2 Zielsetzungen und Leitlinien für die Gestaltung des Radverkehrs in Glinde**

Die oben definierte übergeordnete Zielsetzung „Nutzung des Radverkehrs fördern“ umfasst als Teilaspekte, dass

- für der Radverkehr der erforderliche Platz im Straßenraum bereitgestellt wird,
- damit sichere, komfortabel befahrbare und möglichst direkte Verbindungen zur Erledigung der Wege zur Verfügung stehen
- und auf diese Weise letztlich mehr Verkehrsteilnehmende zum Radfahren bewegt werden.

Um dieses zu erreichen, sind neben den für die Bevölkerung relevanten Start- und Zielpunkten vor allem auch die verschiedenen Fahrtzwecke sowie die unterschiedlichen Gruppen von Radfahrenden bzw. Noch-Nicht-Radfahrenden zu berücksichtigen. So unterscheiden sich – wenn auch z. T. nur hinsichtlich einzelner Aspekte – sowohl die Anforderungen des Alltagsradverkehrs von denen des Freizeit- und Erholungsverkehrs als auch die Ansprüche von geübten Alltagsradfahrern gegenüber denen von Gelegenheitsfahrern bzw. von Gruppen mit kognitiven und / oder motorischen Einschränkungen und einem ggf. erhöhten Sicherheitsbedürfnis (Kinder, Ältere etc.). Darüber hinaus sind vor dem Hintergrund der technischen Weiterentwicklung des Fahrrades aber auch der demographischen Entwicklung zukünftig in einem weitaus stärkerem Maße als bisher auch unterschiedliche Fahrradtypen bei den Planungen zu berücksichtigen (Lastenfahrräder [u. a. auch zum Kindertransport], Liegeräder, Elektrofahrräder [E-Bikes bzw. Pedelecs], Dreiräder für Erwachsene [sog. T-Bikes]).

Für eine Förderung des Radverkehrs sind neben der Verbesserung der Infrastruktur auch weitergehende Maßnahmen zur Nachfragebeeinflussung erforderlich. Dies können bspw. Marketing-Maßnahmen oder auch Maßnahmen des schulischen, wohnstandortbezogenen oder beruflichen Mobilitätsmanagements sein.

Ausgehend von den dargestellten Zielen und unter Berücksichtigung der Ausgangssituation in Glinde werden unter den vier Schlagworten „Sicher“, „Schnell“, „Verständlich“ und „Komfortabel“ die folgenden Leitlinien zum Erreichen eines sicheren und attraktiven Radverkehrsnetzes definiert:

### Sicher:

- Für sämtliche den Radverkehr betreffenden Maßnahmen ist der jeweils aktuelle Stand von Recht und Technik anzuwenden. Abweichungen insbesondere von den Vorgaben der technischen Regelwerke werden im Einzelfall unvermeidbar sein, müssen dann jedoch begründet werden.
- Im Hauptstraßennetz sind Radverkehrsanlagen mit durchgängig hoher Qualität und einer sicheren Führung an Kreuzungen herzustellen.

- Das Nebenstraßennetze (Tempo 30-Zonen) sowie straßenunabhängige Wegeverbindungen sind für den Radverkehr attraktiv zu gestalten (Breite, Befahrbarkeit, Beleuchtung), um vor allem für ungeübtere bzw. unsicherere Radfahrende eine Alternative zum Hauptstraßennetz darzustellen.
- Radwege bzw. gemeinsamen Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr sind innerorts aufgrund ihres überdurchschnittlichen Unfallrisikos zu vermeiden oder aber besonders zu sichern.
- An den für den Radverkehr relevanten Zielorten sind möglichst zielnah, qualitativ hochwertig und in ausreichender Kapazität Abstellanlagen zur Verfügung zu stellen und zu unterhalten.

#### Schnell:

- Die wesentlichen Quellen und Ziele der Verkehrsteilnehmenden sind anzubinden und möglichst direkt zu vernetzen.
- Das Radverkehrsnetz soll eine gute Vernetzung mit den umliegenden Kommunen sowie eine gute Anbindung an das regionale Radverkehrsnetz des Kreises bieten.
- Die Radverkehrsanlagen sollen auch mit höheren Geschwindigkeiten (schnelle Radfahrende, E-Bikes) sicher und komfortabel nutzbar sein.

#### Verständlich:

- Das Radverkehrsnetz ist transparent und leicht begreifbar zu gestalten.
- Die Führung des Radverkehrs soll für alle Verkehrsteilnehmenden durch eine geeignete Straßenraumgestaltung möglichst selbsterklärend und damit klar und leicht verständlich sein.

#### Komfortabel:

- Radverkehrsanlagen sollen grundsätzlich hinsichtlich ihrer Linienführung, Breite und Oberflächenbeschaffenheit komfortabel befahrbar sein. Sie sind grundsätzlich hindernisfrei zu gestalten.
- An Kreuzungen und Einmündungen ist eine komfortable Führung herzustellen. Wartezeiten z.B. an Ampeln sind möglichst zu minimieren.
- Im Hauptstraßennetz sind ausreichend gesicherte Querungsmöglichkeiten bereitzustellen. Dies gilt insbesondere für Querungen im Zuge von straßenunabhängigen Radverkehrsverbindungen.
- Für das Radverkehrsnetz ist ein ausreichender Winter- und Reinigungsdienst sicherzustellen.

### 3.3 Netzplanung

#### Grundsätze der Gestaltung von Radverkehrsnetzen

Die Grundvoraussetzung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur ist das Vorhandensein eines zusammenhängenden, gezielt geplanten Radverkehrsnetzes, dessen Strecken sich aufgrund ihrer besonderen Qualität von den sonstigen mit dem Fahrrad befahrbaren Verkehrswegen unterscheiden. Ökonomische Aspekte und die Konkurrenz von verschiedenen Nutzungsansprüchen führen dazu, dass der Schwerpunkt bei der Realisierung von Strecken mit besonderer Qualität auf denen mit übergeordneter Verbindungsfunktion liegt. Vergleichbar dem Straßennetz für den Kfz-Verkehr, sollte daher ein Radverkehrsnetz grundsätzlich hierarchisch aufgebaut sein und verschiedene Netzkategorien umfassen. Dies können bspw. sein:

- Haupttrouten mit der Funktion einer direkten Verbindung von Stadtteilen und Ortsteilen.
- Verbindungsrouten, die Radverkehrsverbindungen innerhalb der Stadtteile gewährleisten und eine Verdichtung des Haupttroutennetzes zum Ziel haben.
- Dem Erschließungs- bzw. Nachbarschaftsnetz, das alle potentiellen Quellen und Ziele an die übergeordneten Netzstufen anbindet.

Bei der Konzeption einer sicheren und flächendeckenden Radverkehrsinfrastruktur sind die folgenden Planungsgrundsätze zu beachten:

- **Plausibilität und Erkennbarkeit** des Gesamtnetzes: Das Netz sollte eine in sich schlüssige und nachvollziehbare Struktur aufweisen. Für seine Wahrnehmung ist ein schlüssiges Leitsystem notwendig, d.h. dass zumindest die Haupttrouten mit einer verständlichen Wegweisung ausgestattet werden.
- **Verbindungsqualität:** Die Erreichbarkeit der Quellen und Ziele muss gewährleistet sein. Durch die Orientierung an der Zielauswahl entsteht ein bedarfsgerechtes Netz. Hinsichtlich der Qualität der Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen gibt es generell Unterschiede zwischen den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs und des freizeitorientierten Radverkehrs. Für den Alltagsverkehr ist das Ziel der Minimierung des Zeitaufwandes vorrangig, wobei der Umwegfaktor kleiner als 1,2 gegenüber der kürzesten Verbindung sein sollte. Für den freizeitorientierten Radverkehr spielt hingegen die Attraktivität der Wegeführung eine bedeutendere Rolle. Daher wird von Freizeitradfahrenden beispielsweise eine Route durch Grünanlagen einer Fahrt entlang von Hauptverkehrsstraßen vorgezogen.
- **Zielgruppenorientierung:** Neben den Hauptzielgruppen alltäglicher und freizeitorientierter Radverkehr, sind die Nutzungsansprüche einzelner Zielgruppen von Bedeutung. So kann beispielsweise eine Teilseparation, d. h. das wahlweise Fahren auf der Fahrbahn und auf den Nebenanlagen ein sinnvolles Angebot für ältere Menschen, Kinder und generell wenig routinierte Radfahrer sein. Auch haben die immer bedeutender werdenden Bereiche der E-Bikes und Lastenräder besondere Ansprüche an

die Infrastruktur, die es zu beachten gilt. Die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen veranschaulicht Abb. 1.

- **Soziale Sicherheit:** Bei Dunkelheit müssen die Verbindungen des Alltagsradverkehrs den besonderen Anforderungen entsprechen. Der Schutz vor tätlichen Überfällen muss auf jeden Fall gewährleistet werden, wobei in Fällen von eingeschränkter Kontrolle - beispielsweise nachts - ein höherer Umwegfaktor durchaus akzeptiert wird, wenn dafür alternative Routen bzw. speziell ausgewiesene „Nachtrouten“ durch belebte Bereiche führt.
- **Plausibilität und Erkennbarkeit der Routenführung:** Diesbezüglich ist vor allem eine einheitliche Radverkehrsführung in einem Straßenzug, eine ebene Radwegführung sowie eine insgesamt gute Befahrbarkeit (glatter Unterbau) zu gewährleisten.
- **Verknüpfungen:** Eine gute Verknüpfung der innerörtlichen und außerörtlichen Radverkehrsnetze sowie zum ÖPNV sind zu gewährleisten.

Abb. 1: Anforderungen wichtiger Nutzergruppen an das Radverkehrsnetz

Anforderungen	Kinder	Pendler	Ältere/eingeschränkte Menschen	Lastenräder / Räder mit Anhänger	E-Bikes	Radwanderer	Sportradfahrer
Trennung vom Kfz-Verkehr	●	○	●		○	●	○
Geringe Umwege	●	●	●	●			
Ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	●	●	●	●
Soziale Sicherheit	●	●	●	●	●		
Hohe Fahrgeschwindigkeit		●			●		●
Zweispurig befahrbar			●	●		○	
Großzügige Abstellanlagen				●			
Wegweisung	○	○	○			●	
Landschaftliches Erlebnis		○	○	○	○	●	○
Regionale Verbindungen		●			●	●	●

● = sehr wichtig ○ = anzustreben

Quelle: FGSV: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, 2002 und eigene Ergänzungen

### 3.4 Funktionale Gestaltung von Radverkehrsanlagen

Die wesentlichen rechtlichen, planerischen und technischen Rahmenbedingungen und Vorgehensweisen hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen und Straßenräumen werden in Deutschland im Wesentlichen durch

- die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie

- das technische Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, d.h. vor allem die „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RAST 06), die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010), die „Hinweise zum Fahrradparken“ sowie die Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) (2018)

definiert.

Hiervon ausgehend soll nachfolgend zunächst die Wahl der geeigneten Führungsform näher thematisiert werden, da diese ein wesentliches Element der Radverkehrsplanung darstellt.

### **Führung des Radverkehrs**

Nach den genannten rechtlichen und planerischen Vorgaben sind in Deutschland die folgenden Prinzipien für die Führung des Radverkehrs in Straßenräumen möglich:

- Trennung vom Kfz-Verkehr
- Mischverkehr (mit Zusatzangeboten bzw. teilweiser Separation)
- Mischverkehr (ausschließlich)

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ sehen ein systematisiertes Verfahren für eine schrittweise Ermittlung der geeigneten Führungsform für den Radverkehr für einen Straßenzug vor. Diesem Verfahren liegen die folgenden Grundsätze zugrunde:

- Besser keine als eine schlechte Radverkehrsanlage
- Kein Ausklammern von Problembereichen, wie z. B. Engstellen
- Keine Kombination von Mindestmaßen, auch bei Markierungslösungen

Das Auswahlverfahren setzt sich aus den drei Schritten

- Vorauswahl,
- Prüfung der Realisierbarkeit sowie
- abschließender Vergleich geeigneter Führungsformen

zusammen.

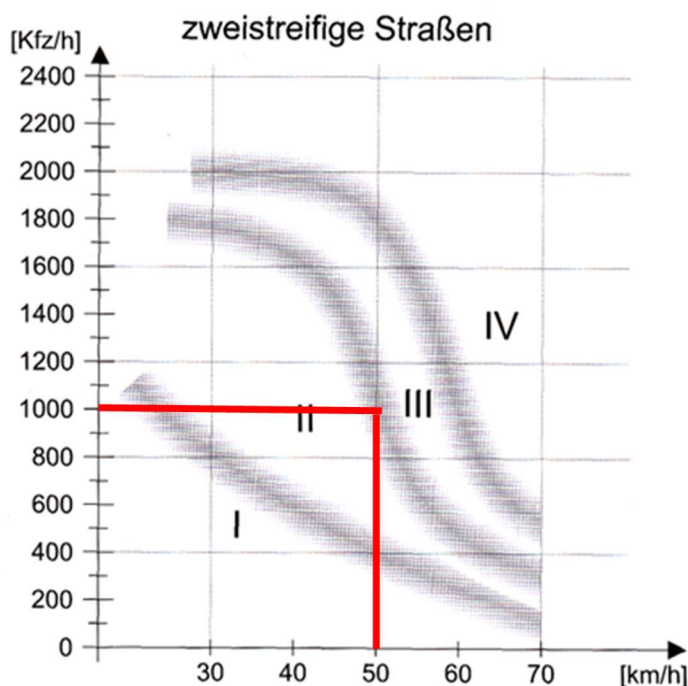
Im Rahmen der Vorauswahl wird die zu betrachtende Straße anhand der Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde und der zulässigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs einem Belastungsbereich zugeordnet, dem wiederum einzelne Führungsformen bzw. Kombinationen zugeordnet sind. Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind dabei nicht als harte Grenzen zu definieren (vgl. Abb. 3).

Abb. 2: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen

Regeleinsatzbereiche

- I Mischverkehr
- II Mischverkehr mit Zusatzangeboten
- III Trennung vom Kfz-Verkehr
- IV Trennung vom Kfz-Verkehr unerlässlich

Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)



Quelle: FGSV: ERA 2010, S. 19

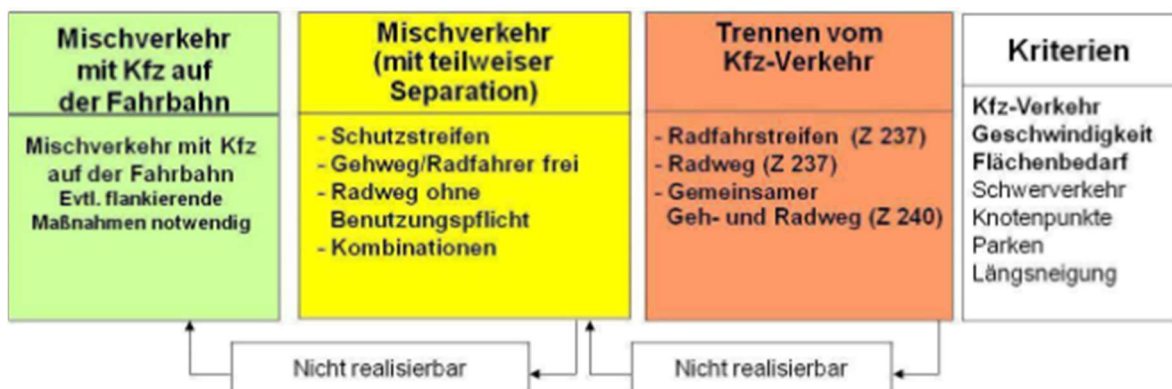
Im Anschluss sind dann im Zuge der Prüfung der Realisierbarkeit die anhand der Vorgaben der StVO/VwV-StVO und der ERA die folgenden weitergehenden Kriterien zu überprüfen:

- Flächenverfügbarkeit bzw. erforderliche Flächenbedarfe der verschiedenen Führungsformen
- Kraftfahrzeugverkehrsstärken und -geschwindigkeit (je höher und schneller, desto eher Trennung und Seitenraumführung bzw. bauliche Trennung)
- Schwerverkehrsstärke (je höher, desto eher Trennung und Seitenraumführung bzw. bauliche Trennung)
- Parken (je höher die Parknachfrage und häufiger die Parkwechselforgänge, desto eher Trennung und Seitenraumführung bzw. bauliche Trennung)
- Anschlussknotenpunkte (je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung)
- Längsneigung (Steigung eher Seitenraumführung bzw. bauliche Trennung, Gefälle eher Fahrbahnführung)

„Die genannten entscheidungsrelevanten Abwägungskriterien dienen einerseits dazu, innerhalb des vorausgewählten Belastungsbereiches eine Führungsform zu bestimmen. Andererseits sind sie heranzuziehen für den Fall, dass die vorausgewählte Führungsform nicht realisierbar ist, z. B. wegen zu geringer Flächenverfügbarkeit. Dann dienen sie zur Prüfung, ob aufgrund von möglicherweise günstigen Randbedingungen eine Führungsform des nächst niedrigeren Belastungsbereiches gewählt werden kann, die aber in vielen Fällen besser sein kann, als nichts zu tun.“

Daraus ergibt sich letztlich das nachfolgend zusammenfassend dargestellte Verfahren zur Wahl der Radverkehrsführung, das eine nachvollziehbare und transparente Entscheidungsfindung ermöglicht, die auch als verkehrsplanerische Grundlage für verkehrsbehördliche Anordnungen z. B. zur Radwegebenutzungspflicht dienen kann.

Abb. 3: Verfahren zur Wahl der Radverkehrsführung



Quelle: Alrutz, Dankmar und Lerner, Markus: Führungsformen des Radverkehrs, StVO – VwV-StVO – ERA, StVO-Seminare der Fahrradakademie 2009/10, Präsentation im Rahmen der StVO-Länderseminare, Stand 1/2010

## 4 Bürgerbeteiligung

Um die Wünsche und Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger Glindes sowie der dort arbeitenden oder zur Ausbildung gehenden Bevölkerung in Bezug auf die Radverkehrsinfrastruktur zu erfahren, wurde ein Online-Beteiligungsverfahren durchgeführt. Dabei handelt es sich um eine Online-Anwendung der Firma tetraeder, bei der in einer Online-Karte Marker oder Linien eingefügt werden konnten, wodurch sich ein Formularfeld öffnete, in das anonym Ideen und Anregungen für den gewählten Ort eingetragen werden konnten. Auf Belange des Datenschutzes wurde dabei geachtet.

Dieses Online-Beteiligungsverfahren lief vom 19.11.2019 bis zum 11.02.2020. Es wurde insgesamt sehr gut angenommen. Am Ende waren 245 unterschiedliche Ideen eingetragen, zu denen noch einmal 126 Kommentare abgegeben wurden. Insgesamt gab es also 371 Einträge. Wenn jemand keine eigene Idee oder keinen Kommentar schreiben wollte, bzw. um doppelte Eingaben zu verhindern, konnten die einzelnen Ideen und Kommentare noch einmal durch Daumen hoch- („finde ich auch“) oder Daumen-runter-Zeichen („finde ich nicht“) bewertet werden. Dabei wurden 1858 Likes (bzw. Dis-Likes) für verschiedene Ideen vergeben und 625 zu Kommentaren. Das zeigt, dass die einzelnen Einträge auch stets gelesen wurden. Dieses rege Interesse wird auch durch die folgende Tabelle unterstrichen, die die Zugriffsstatistik für den gesamten Erhebungszeitraum darstellt. Dabei ist zu beachten, dass die geringeren Zahlen im November und Februar daher rühren, dass hier die Erhebung nicht über den jeweils gesamten Monat lief. Im November brauchte es allerdings auch etwas Zeit, bis das Verfahren richtig in Gang kam.

Abb. 4: Zugriffstatistik des Online-Beteiligungsverfahrens

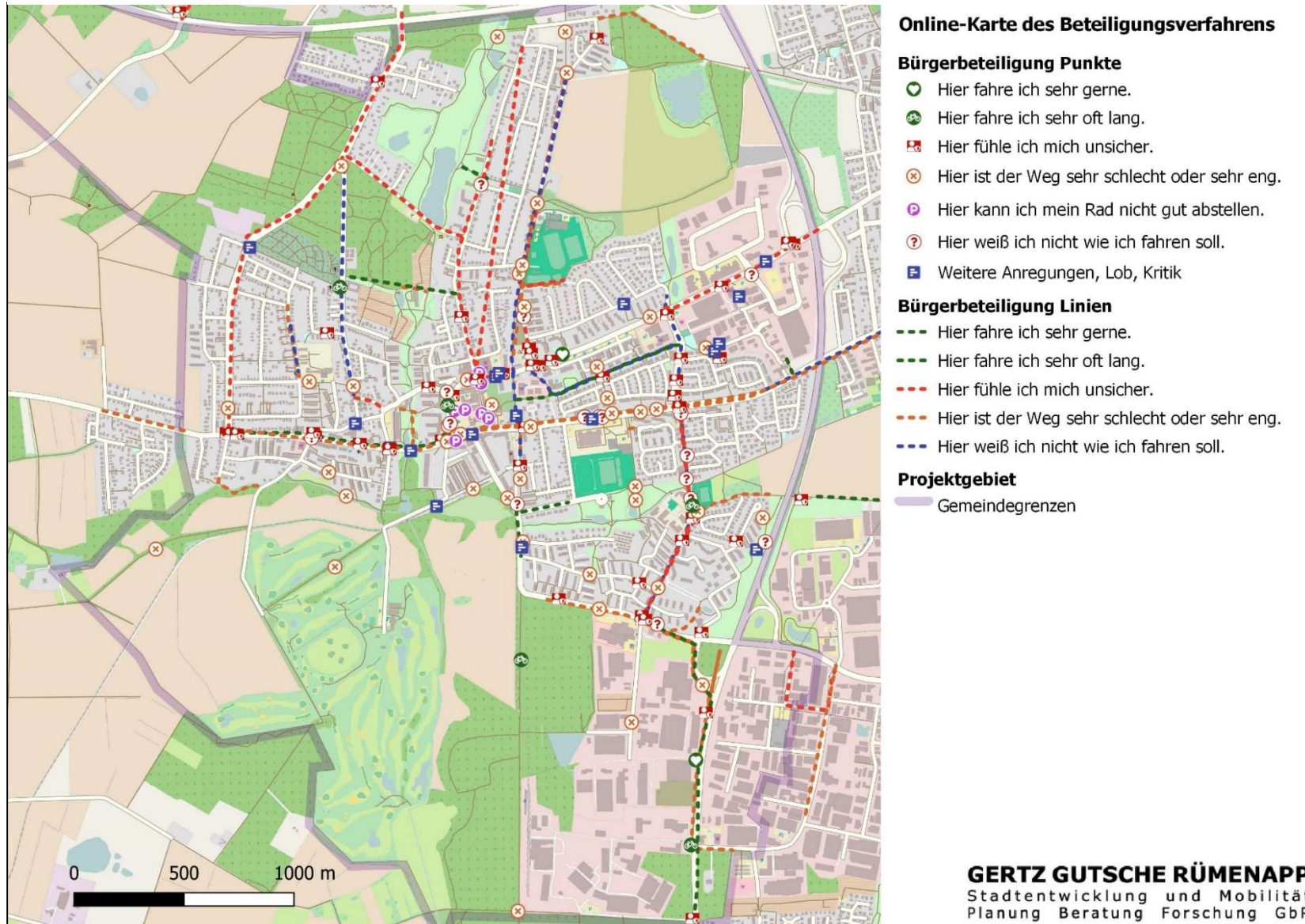
	<b>11/2019</b>	<b>12/2019</b>	<b>01/2020</b>	<b>02/2020</b>	<b>Gesamt</b>
<b>Anzahl der unterschiedlichen Besucher</b>	4	229	581	113	<b>927</b>
<b>Anzahl der Besuche</b>	9	263	684	131	<b>1.087</b>
<b>Durchschnittliche Besuche pro Tag</b>	2	13	23	14	

Quelle: Eigene Darstellung nach tetraeder

Die folgende Abbildung zeigt den Stand der Online-Karte am Ende des Beteiligungsverfahrens an. Man kann die verschiedenen Rubriken erkennen, unter denen die Ideen eingetragen werden konnten. Und man sieht, an welchen Stellen Glindes Eintragungen gemacht wurden.



Abb. 5: Einträge in der Online-Karte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens



Sehr viele Einträge beziehen sich beispielsweise auf die Verkehrssituation in der Mühlenstraße, in der das Radfahren auf der Straße im Allgemeinen als sehr gefährlich und unsicher empfunden wird. Genauso sieht es im Holstenkamp aus, der aufgrund schlechter (nicht benutzungspflichtiger) Radwege und zu Stoßzeiten hoher KFZ-Verkehrsdichte weitestgehend als sehr negativ eingestuft wurde. Als gefährliche und unsichere Knotenpunkte wurden von vielen Beiträgern vor allem die Kreisverkehre der Möllner Landstraße und des Oher Wegs betrachtet. Die Ausfahrt des Mühlencenters auf die Möllner Landstraße, sowie die Kreuzung Möllner Landstraße/Sandweg/Saalbergstraße und die Ausfahrt der K80 auf die Möllner Landstraße.

Als die Karte noch interaktiv war, konnte jeder, den es interessierte, die einzelnen Einträge anklicken – und dann die Idee bzw. den Kommentar lesen. Das sah dann in etwa so aus:

Abb. 6: Beispiel einer Benutzung der Online-Karte



Quelle: Eigene Darstellung nach tetraeder

Thematisch wurde meistens auf Missstände und Mängel im vorhandenen Straßennetz hingewiesen. Die folgende Abb. 7 zeigt auf, welche Themen die Beteiligten am Gliner Radverkehrsnetz am meisten beschäftigt bzw. welche Themen in den Einträgen am häufigsten behandelt wurden.

Abb. 7: Die am häufigsten aufgeführten Themen im Beteiligungsverfahren

Rubrik	Anzahl Einträge	Anzahl Kommentare	Anzahl 👍	Anzahl 👎
Schlechte Oberfläche	39	10	381	15
Umlaufsperrern	16	5	87	37
Auf der Straße fühle ich mich unsicher	12	9	179	4
Unfallgefahr Ausfahrt/Einmündung	11	5	121	14
Schlechte Wartung (Pflanzen, Laub, Schnee)	10	2	25	1
Unsicherer Schulweg	8	3	63	4
Hoher Kantstein	8	1	39	4
Fehlende Beleuchtung	7	3	47	3
Radweg zu schmal	6	3	66	2
Unklare Verkehrsführung Kreisverkehr	5	9	58	11
Zu wenig Fahrradständer	4	3	48	8
Konflikte mit Hunden	4	2	21	9
Brücke über die Au	3	5	142	3
Ungünstige Ampelphase	3	1	19	2

Quelle: eigene Darstellung

Hier ist interessant, dass zwar nur wenige Einträge zum Thema Wiederaufbau der Brücke über die Au eingegangen sind, aber insgesamt 142 Personen ihre Zustimmung dazu gegeben haben. Ansonsten handeln die meisten Beiträge von der Oberflächenqualität der Radwege und den Umlaufsperrern an den unterschiedlichsten Orten im Stadtgebiet. Auch fühlen sich einfach viele Radfahrende auf Glinde's Straßen unsicher.

Für die Auswertung des Beteiligungsverfahrens insgesamt wurden sämtliche Ideen und Kommentare gesichtet und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit bzw. Problembehandlung bewertet. Sie wurden dann vor dem Hintergrund der in Kapitel 3 definierten Ziele und Grundsätze sowie der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse (Kap. 5) in die Überlegungen zur Netz- und Maßnahmenkonzeption in den Kapiteln 6 und 7 einbezogen.

---

## 5 Bestandsanalyse

Die nachfolgende Bestandsanalyse, die im Weiteren die Grundlage für die Aktualisierung des Veloroutennetzes bildet, umfasst im Einzelnen

- die Analyse der bestehenden Siedlungsstruktur und ihrer bisherigen und zukünftigen Entwicklung
- die Analyse der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur hinsichtlich Führungsform sowie baulichem und funktionalem Zustand der Radverkehrsanlagen
- die Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrerbeteiligung in den letzten Jahren

### 5.1 Siedlungsstruktur

Das Ziel der Analyse der Siedlungsstruktur und ihrer zukünftigen Entwicklung ist die Identifikation der wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs sowie die Beurteilung der grundsätzlichen Erreichbarkeitsverhältnisse innerhalb des Stadtgebiets als Grundlage für die weitere Netzplanung.

Abb. 8 stellt eine Analyse der städtebaulichen Situation Glandes dar und gibt einen Überblick über die wichtigsten Flächennutzungen. Glinde ist im Norden und im Osten von zwei großen Verkehrsachsen, nämlich der A 24 von Hamburg nach Berlin und der K80, begrenzt. Das hat weniger Einfluss auf den innerstädtischen Verkehr als vielmehr auf die Anbindung Glandes an die angrenzenden Gemeinden. Je vier Brücken bzw. Unterführungen reduzieren jedoch die Barrierewirkung der Verkehrsachsen.

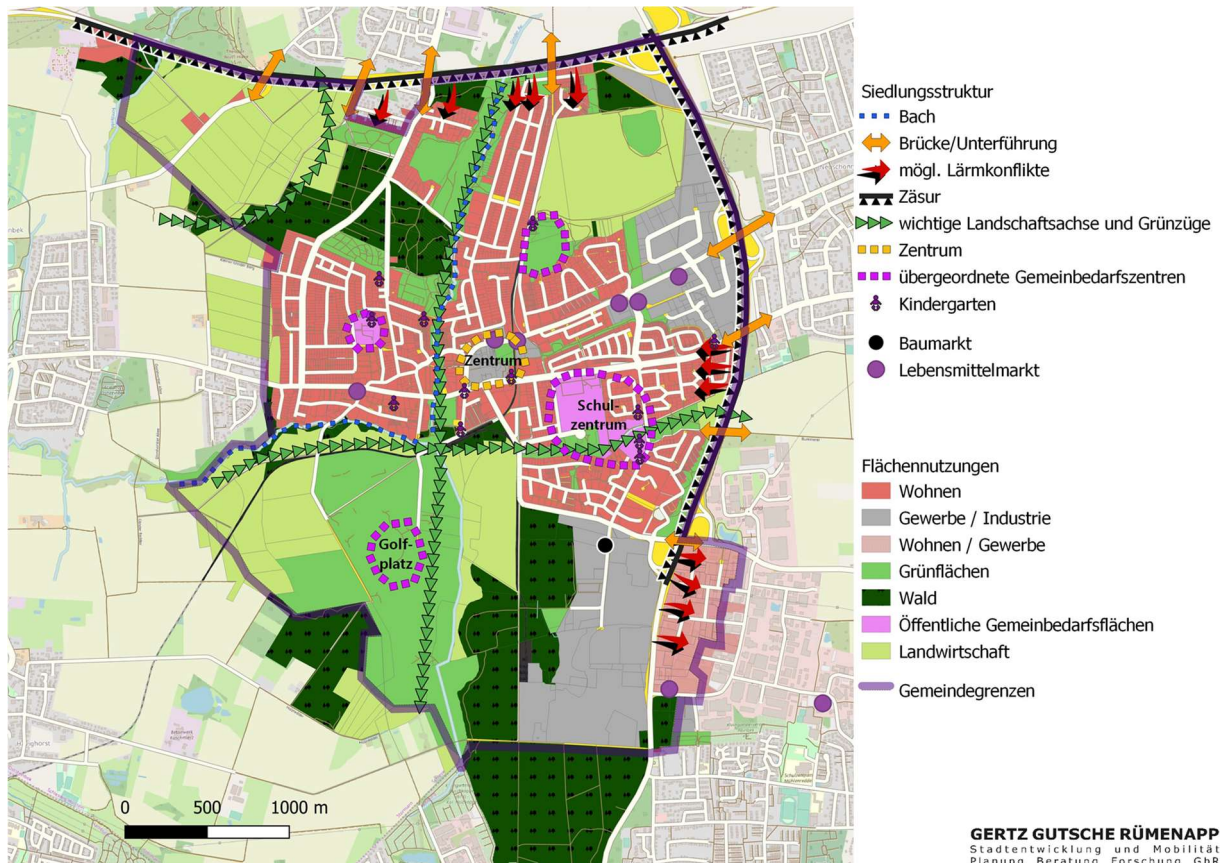
Die Siedlungsstruktur Glandes ist sehr kompakt. Das Stadtzentrum liegt nahezu in der Mitte, umgeben von Wohngebieten. Zwei Gewerbegebiete liegen im Osten und Süden der Stadt. Viele Grünflächen umgeben die besiedelten Gebiete. Der kleine Bach, die Glinder Au, teilt das Gemeindegebiet im Norden in zwei Hälften. Dadurch besteht einerseits eine grüne Mitte, die eine wichtige Grünverbindung von Norden nach Süden darstellt, und andererseits sind die Ost-West-Verbindungen jedoch auf Brücken angewiesen. So wird der KFZ-Verkehr auf wenige Straßen verteilt und viele Erschließungsstraßen enden in Sackgassen. Für Fußgänger und Radfahrer gibt es aber viele zusätzliche Querungsmöglichkeiten innerhalb des Grüngürtels. In Ost-West-Richtung besteht ebenfalls ein Grüngürtel, der durch das Schulzentrum hindurchführt.

Die skizzierte relativ kompakte Stadtstruktur bietet in Verbindung mit der weitgehend flachen Infrastruktur sehr gute Voraussetzungen für den Radverkehr (vgl. Abb. 9). So liegen sämtliche Siedlungsbereiche Glandes in einem 2,5 km Luftlinienradius um das Stadtzentrum. Bei einer durchschnittlichen Radfahrgeschwindigkeit von 15 km/h – 20 km/h und unter Berücksichtigung eines Umwegfaktors von 1,2 ist damit das Stadtzentrum von allen Siedlungsbereichen aus in ca. 9-12 Minuten zu erreichen. Auch die Verbindungen zwischen den verschiedenen Wohngebieten bzw. den Wohngebieten und den Gewerbegebieten sind nach Analysen mit

einem Online-Routenplaner (Google Maps) in maximal 15-20 Minuten mit dem Fahrrad zu bewältigen.

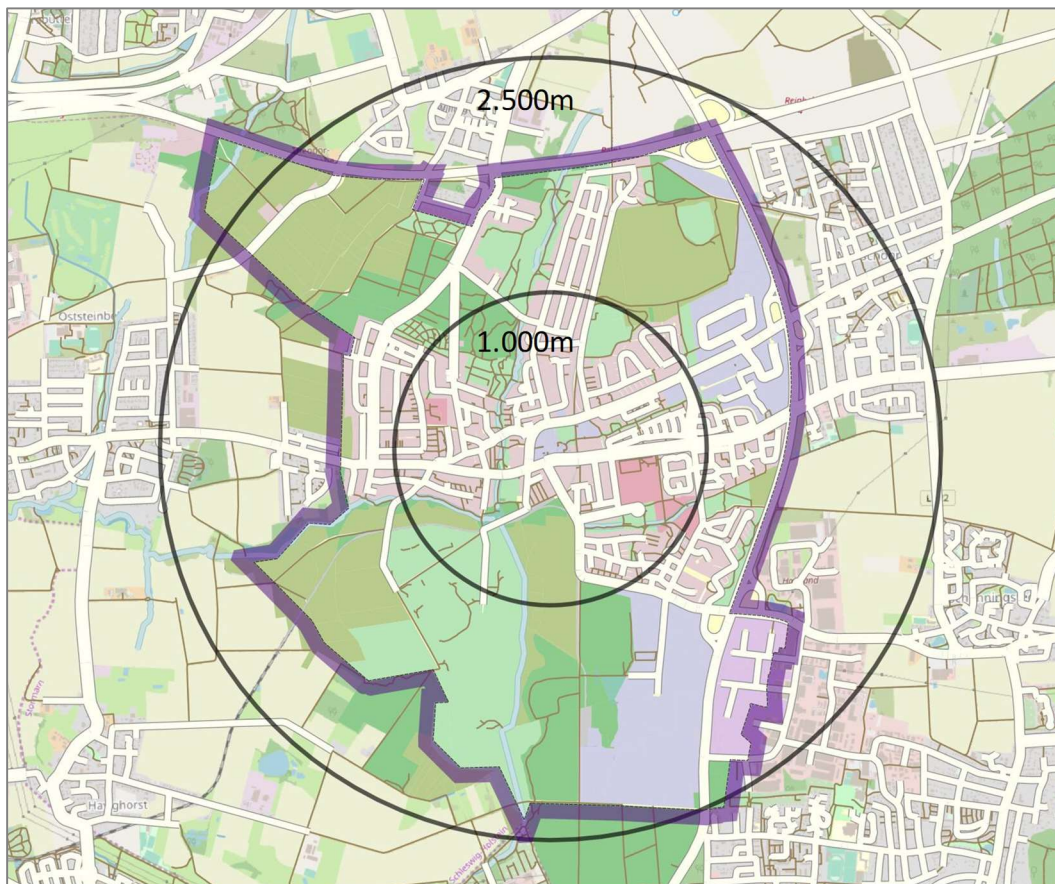
Diese Reisedauern liegen allesamt in einem Bereich, bei dem nach den Erkenntnissen aus der Mobilitätsforschung das Fahrrad von einem größeren Teil der Verkehrsteilnehmenden als echte Alternative zur Pkw-Nutzung angesehen und bei einer guten Radverkehrsinfrastruktur und einem positiven Verkehrsklima auch genutzt wird.

Abb. 8: Städtebauliche Analyse Gesamtstadt



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

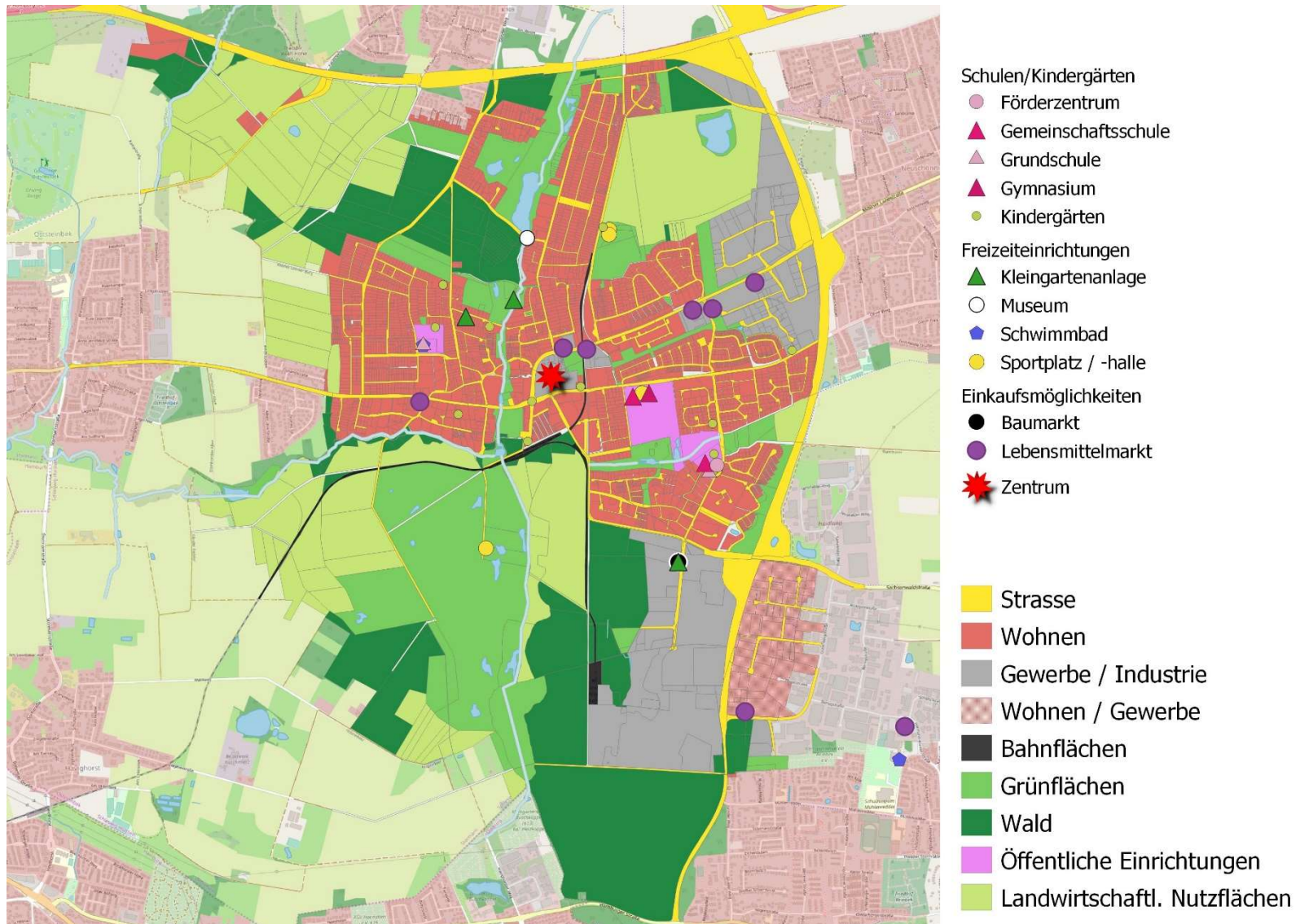
Abb. 9: Innerstädtische Erreichbarkeit



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Für die Planung des Verlaufs der einzelnen Radrouten sind über die dargestellte grobe Einteilung der Siedlungsstruktur hinaus noch wesentlich kleinräumigere Daten zu den Einzelstandorten bestimmter Nutzungen (Schulen, Einzelhandelseinrichtungen etc.) heranzuziehen, um so die Ziele des Radverkehrs kleinräumig identifizieren zu können. Eine entsprechende Kartierung der relevanten Standorte wurde auf Basis der dargestellten städtebaulichen Analyse sowie durch ergänzende Recherchen erstellt (vgl. Abb. 10).

Abb. 10: Relevante Quellen und Ziele für den Radverkehr



## 5.2 Vorhandene Radverkehrsinfrastruktur

Grundlage für die nachfolgende Bestandsanalyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur sind videogestützte Befahrungen des Straßen- und Radwegenetzes im Stadtgebiet Glindes, die im September dieses Jahrs durchgeführt wurden. Außerdem stützt es sich auf eine vorhandene Untersuchung der Stadt Glinde von Juni 2018, in der bereits eine detaillierte Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen durchgeführt wurde. Aus diesen Informationen wurden abschnittsgenau die folgenden Merkmale erfasst:

- Linienführung, Art der Radverkehrsführung
- Beschilderung und Markierungen
- Nutzbare Breite (stichprobenartige, punktuelle Erfassung)
- Trennung des Radverkehrs vom Kfz- und vom Fußverkehr
- Oberflächenart
- Baulicher Zustand
- Lage, Art, funktionaler und baulicher Zustand von Querungsstellen
- Lage, Art, funktionaler und baulicher Zustand von Abstellanlagen
- Besonderheiten (Hindernisse, Einbauten)

Sämtliche Daten wurden in ein Geoinformationssystem eingespielt, so dass sie auch nach dem Ende der vorliegenden Untersuchung ggf. durch andere Nutzer weitergenutzt werden können.

Nachfolgend werden zunächst die Ergebnisse der Bestandsanalysen auf einer gesamtstädtischen Betrachtungsebene zusammenfassend dargestellt. Im Anschluss werden die identifizierten Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur in strukturierter Form anhand ausgewählter Beispiele erläutert.

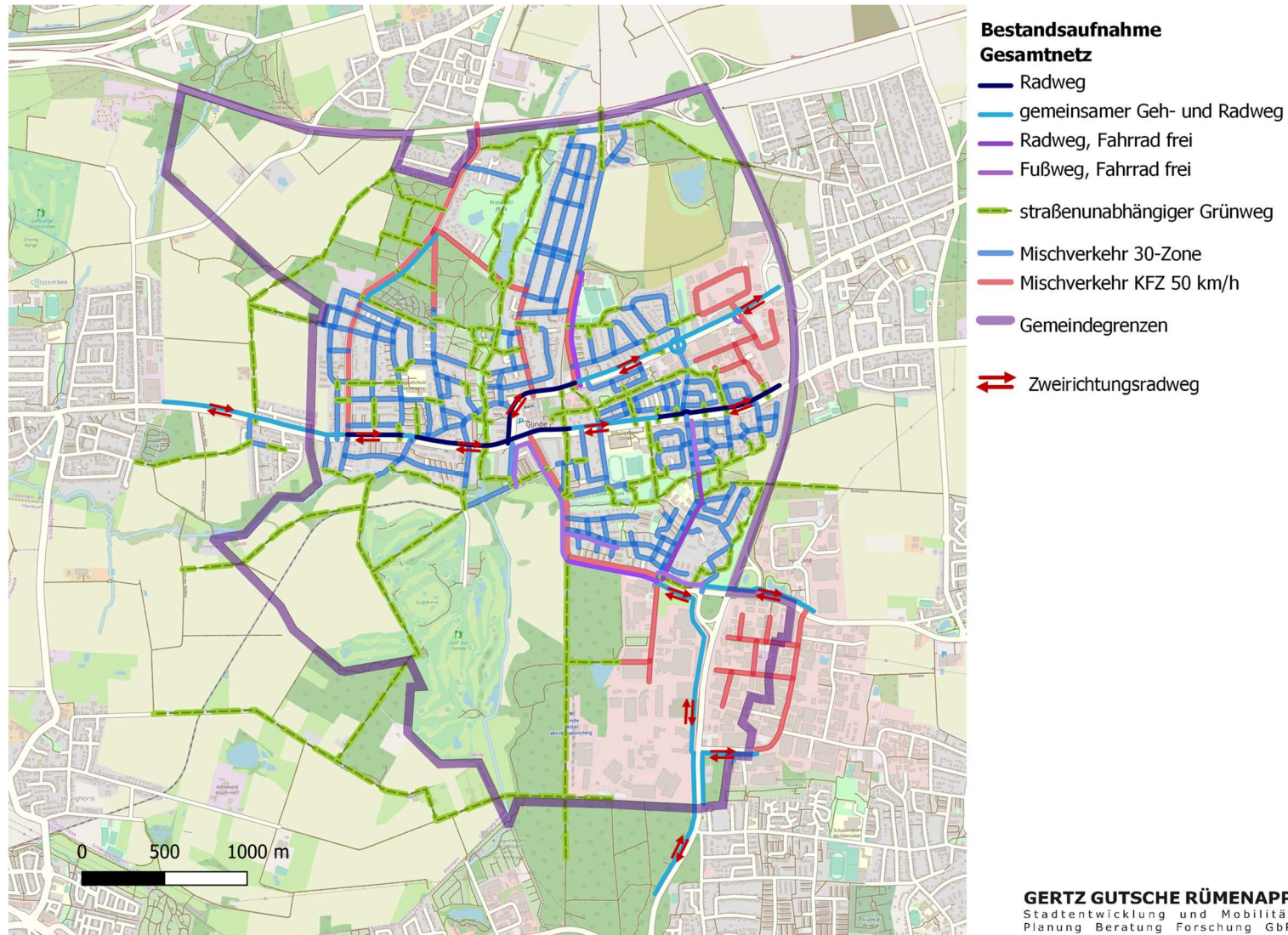
Bei den dargestellten Ergebnissen der Bestandsanalyse ist zu berücksichtigen, dass diese in erster Linie dazu dienen soll, Verbesserungspotenziale für den Radverkehr zu identifizieren. Sämtliche Bewertungen erfolgen daher vorrangig aus Sicht des Radverkehrs. Mit dieser methodisch notwendigen Vorgehensweise geht grundsätzlich einher, dass eine im Folgenden als negativ für den Radverkehr dargestellte Situation im konkreten Einzelfall unter Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmer dennoch die angemessenste Lösung darstellen kann.

### 5.2.1 Zusammenfassende Darstellungen der Ergebnisse der Bestandsanalysen

Auf den nachfolgenden Karten sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen, der baulich-funktionale Zustand sowie die identifizierten Schwächen bzw. Mängel der Radverkehrsinfrastruktur dargestellt.

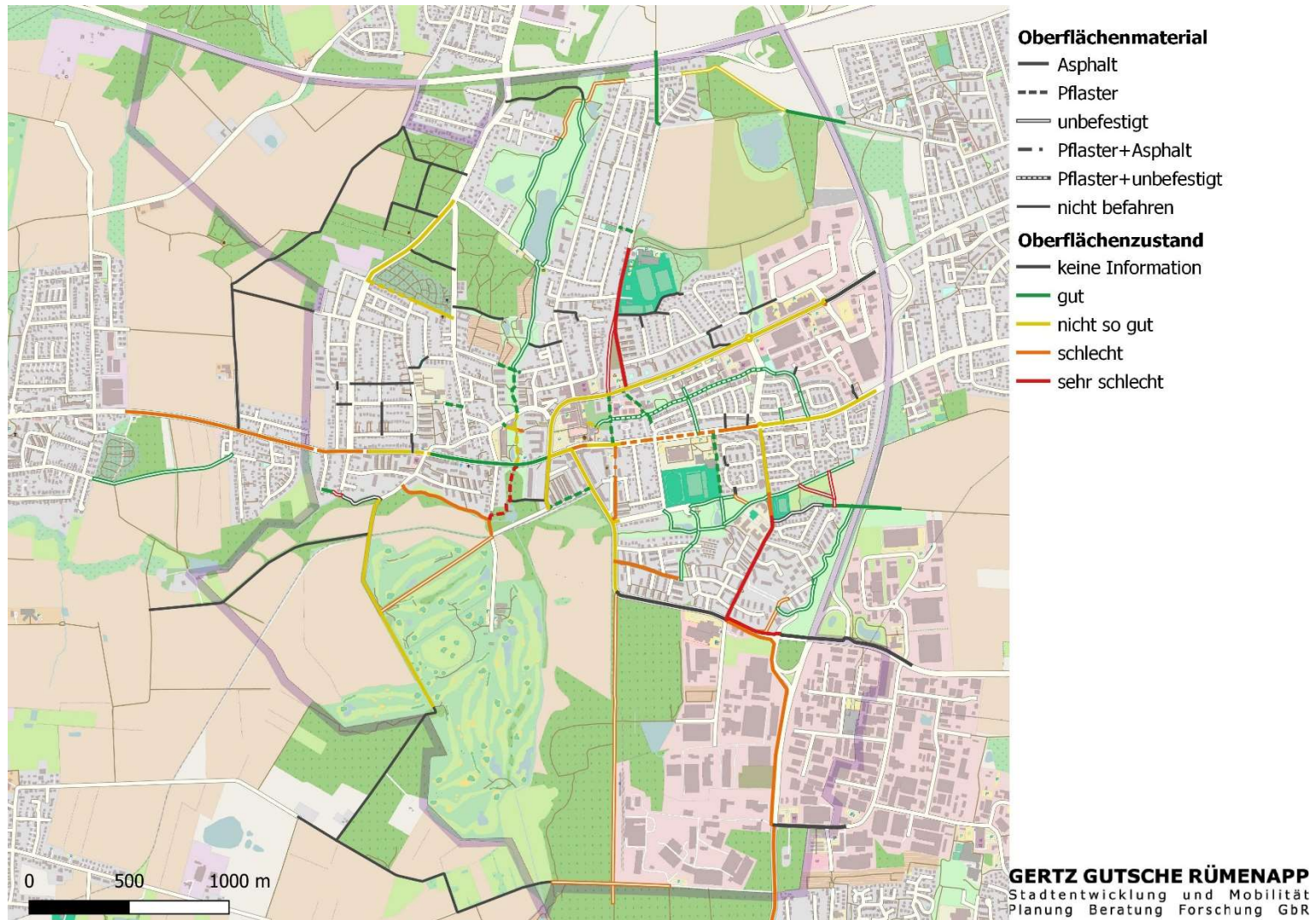


Abb. 11: Bestandsaufnahme Radverkehrsanlagen - Art der Anlagen



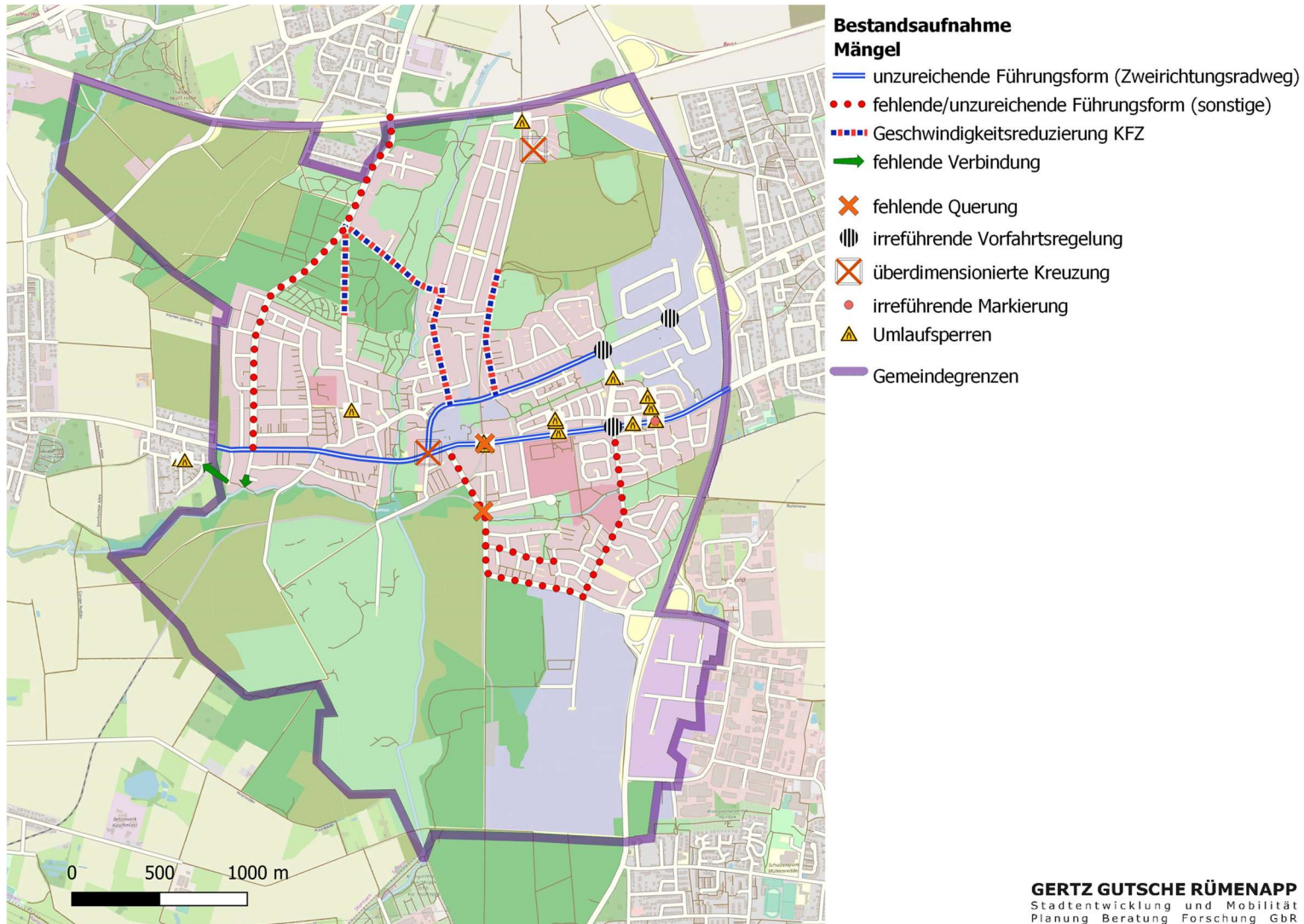
Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap CC-BY-SA

Abb. 12: Bestandsaufnahme - Oberflächen



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap CC-BY-SA

Abb. 13: Bestandsaufnahme - Mängel



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap CC-BY-SA

## 5.2.2 Identifizierte Stärken und Schwächen

Nachfolgend werden die im Rahmen der Bestandsanalysen identifizierten wesentlichen Stärken und Schwächen der derzeitigen Radverkehrsinfrastruktur anhand von Beispielen exemplarisch erläutert.

### Zweirichtungsradwege

In Glinde gibt es an fast allen Hauptverkehrsstraßen Zweirichtungsradwege oder sogar auch nur gemeinsame Geh- und Radwege, die Radfahrer in beide Richtungen nutzen können. Diese bergen ein hohes Unfallrisiko für Radfahrende in der Gegenrichtung vor allem, wenn keine entsprechenden zusätzlichen Sicherungen an Kreuzungen, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten bestehen.



*Möllner Landstraße*

### Radverkehrsverbindungen durch Grünzüge

Ein sehr hohes Potenzial für die Förderung des Radverkehrs stellen aus unserer Sicht die durch Grünzüge verlaufenden Radwegeverbindungen dar. Wege wie beispielsweise der parallel zur Möllner Landstraße und dem Oher Weg verlaufende Grünweg sind für Radfahrende bei geringem Fußverkehrsaufkommen zügig und konfliktfrei befahrbar. Die Oberfläche halb gepflastert und halb wassergebunden bietet dabei – bei Gewährleistung einer guten Unterhaltung – einen nach unserem Eindruck sehr guten Fahrkomfort.



*Grünwegverbindung parallel zu Möllner Landstraße und Oher Weg*

Gleichwohl können diese Verbindungen durch Grünzüge gute Radverkehrsverbindungen im Straßennetz nicht ersetzen, sondern nur ergänzen. Dies gilt insbesondere im

Hinblick auf die Frage des Winterdienstes sowie der sozialen Sicherheit vor allem in den Abend- und Nachstunden.

### **Gemeinsame Geh- und Radwege**

In einigen Streckenabschnitten, u.a. in Übergangsbereichen zwischen innerorts und außerorts, wird der Radverkehr zusammen mit dem Fußverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Angesichts der meist höheren Anteile und höheren gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehr auf diesen Streckenabschnitten ist dies als notwendiges Mindestangebot zu sehen. Problematisch sind allerdings zu geringe Breiten, z.T. in Verbindung mit der Freigabe für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen, was zu Konfliktsituationen sowohl bei der Begegnung von zwei Radfahrenden als auch von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden führt (z.B. südlicher Teil der Avenue St. Sebastien).



*Ave. St. Sebastien*

## Radverkehrsführung in Kreisverkehren

Die Führung des Radverkehrs in den drei Kreisverkehren im Glinde Stadtgebiet ist uneinheitlich. Die Verkehrsführung in den beiden Kreisverkehren im Zuge der Möllner Landstraße entspricht der Führungsform bei Außerortskreisverkehren: Radfahrende müssen an den Querungen dem in/aus dem Kreisverkehr fahrenden Kfz-Verkehr Vorrang gewähren. Diese Regelung ist an dieser Stelle ungeeignet, da der Kreisverkehr (inzwischen) praktisch vollständig in die städtische Siedlungsstruktur integriert ist und damit auch in erheblichem Umfang vom Fußverkehr genutzt wird, für den die „normalen“ Vorrangregelungen an Kreisverkehren gelten (Vorrang des querenden Fußverkehrs vor aus dem Kreis abbiegenden Kfz). Die Regelung ist damit für die Verkehrsteilnehmer relativ intransparent und damit auch konfliktträchtig.

Am Kreisverkehr im Zuge des Oher Wegs hingegen muss der KFZ-Verkehr Radfahrenden und Fußgängern die Vorfahrt gewähren. Doch für Radfahrende und Fußgänger ist diese Regelung nicht eindeutig erkennbar.



*Kreisverkehr in der Möllner Landstraße*



*Kreisverkehr im Oher Weg*

## Gestaltung von Überwegen an sonstigen Kreuzungen und Einmündungen

Die sichere Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen – auch außerhalb von Kreisverkehren – ist vor dem Hintergrund des Unfallgeschehens von besonderer Bedeutung für einen sicheren Radverkehr.

Die Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg / Sönke-Nissen-Allee ist z.B. sehr groß. Dadurch können sogar LKWs mit



*Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg*

relativ großen Geschwindigkeiten Abbiegevorgänge durchführen. Demgemäß wird Radfahrenden und Fußgängern ein sicheres Abbiegen erschwert.

Auch die Kreuzung Am Spitzwald / Kiefernbogen ist überdimensioniert. Zwar ist der KFZ-Anteil nicht sonderlich hoch an dieser Stelle und es handelt sich außerdem um eine Tempo-30-Zone, jedoch gilt es trotzdem die Gestaltung dieses Knotens zu überdenken.



*Kreuzung Am Spitzwald / Kiefernbogen*

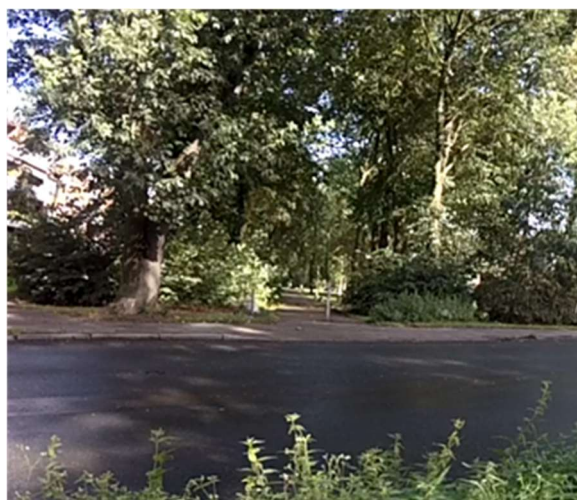
### **Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeiten**

Ausreichend gesicherte Querungsmöglichkeiten sind für den Radverkehr sowohl im Streckenverlauf zum Erreichen der Zielorte sowie beim Wechsel der Radverkehrsführung unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung. Deshalb sind bspw. in der VwV-StVO am Beginn bzw. Ende eines Zweirichtungsradsweges gesicherte Querungsmöglichkeiten zwingend vorgeschrieben.

In Glinde fehlen an verschiedenen Stellen entsprechende Querungsmöglichkeiten. Vor allem bei kreuzenden Grünwegen gibt es häufig keine gesicherten Querungshilfen. Beispiel dafür ist der Oher Weg an der Stelle, wo der Bahnradweg kreuzt. Auch in der Ave St. Sebastien fehlt eine Querungsmöglichkeit in den Grünweg, der zum Schulzentrum führt. Gerade hier ist eine ungesicherte Querung aufgrund der vielen Schüler sowie einer schlecht einsehbaren Kurve sehr gefährlich.



*Oher Weg*



*Ave St. Sebastien*

## Barrieren

Bei zahlreichen vor allem straßenunabhängigen gemeinsamen Geh- und Radwegen sind die Wegeanfänge bzw. -enden mit Pollern und Umlaufsperrern gegen ein Befahren mit Kfz gesichert. Manchmal werden die Barrieren auch eingesetzt, um Radfahrer z.B. bei abschüssigen Wegen, abzubremsen bevor sie auf die Straße fahren (s. unteres Bild Blockhorner Allee). In Einzelfällen sind diese Einsatzgründe daher durchaus gerechtfertigt und schützen teilweise die Radfahrer. Häufig entsprechen diese Barrieren jedoch nicht dem Stand der Technik, da sie schlecht erkennbar oder von den Geometrien nur sehr schwer von Radfahrern umfahrbar sind. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die zunehmende Verbreitung von Liegerädern, Lastenrädern sowie Fahrrädern mit (Kinder-)Anhängern.



*Verbindung Oher Weg – An der alten Wache*



*Blockhorner Allee zum Willinghusener Weg*

## Schlechte Oberflächenbeschaffenheit

Da Fahrräder kaum gefedert sind, ist für den Fahrkomfort die Oberflächenbeschaffenheit der Radverkehrsanlagen ausschlaggebend. Auf manchen Strecken im Stadtgebiet sind die Oberflächen der Radwege aber nur recht mangelhaft. Beispielsweise platzt die Asphaltdecke im Bereich des Marktes am Oher Weg teilweise auf. Und auch der Radweg im Buchenweg (s. Foto unten) ist mangelhaft. Auch wenn es sich hierbei um einen nicht benutzungspflichtigen Radweg handelt, sollte er doch instandgehalten werden.



*Oher Weg*



Hier sind aber viele Unebenheiten festzustellen. Z.B. wächst teilweise das Seitengrün auf den Radweg in Bereichen, in denen der Asphalt aufgebrochen ist. Hinzu kommt eine insgesamt sehr geringe Breite des Radweges und ein ungesichertes Radwegeende.



*Buchenweg*

### **Nutzung von Radwegen**

Die Nutzung von Gehwegen, die nicht für den Radverkehr freigegeben sind, durch Radfahrer ist nach unseren Beobachtungen eine in allen Bevölkerungsgruppen durchaus noch häufig anzutreffende Verhaltensweise. Dies gilt selbst in Erschließungsstraßen mit sehr geringen Kfz-Verkehrsstärken, die eigentlich eine problemlose und sichere Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr gestatten. Auch ist dies bei Vorhandensein von Zweirichtungsradwegen auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu beobachten.

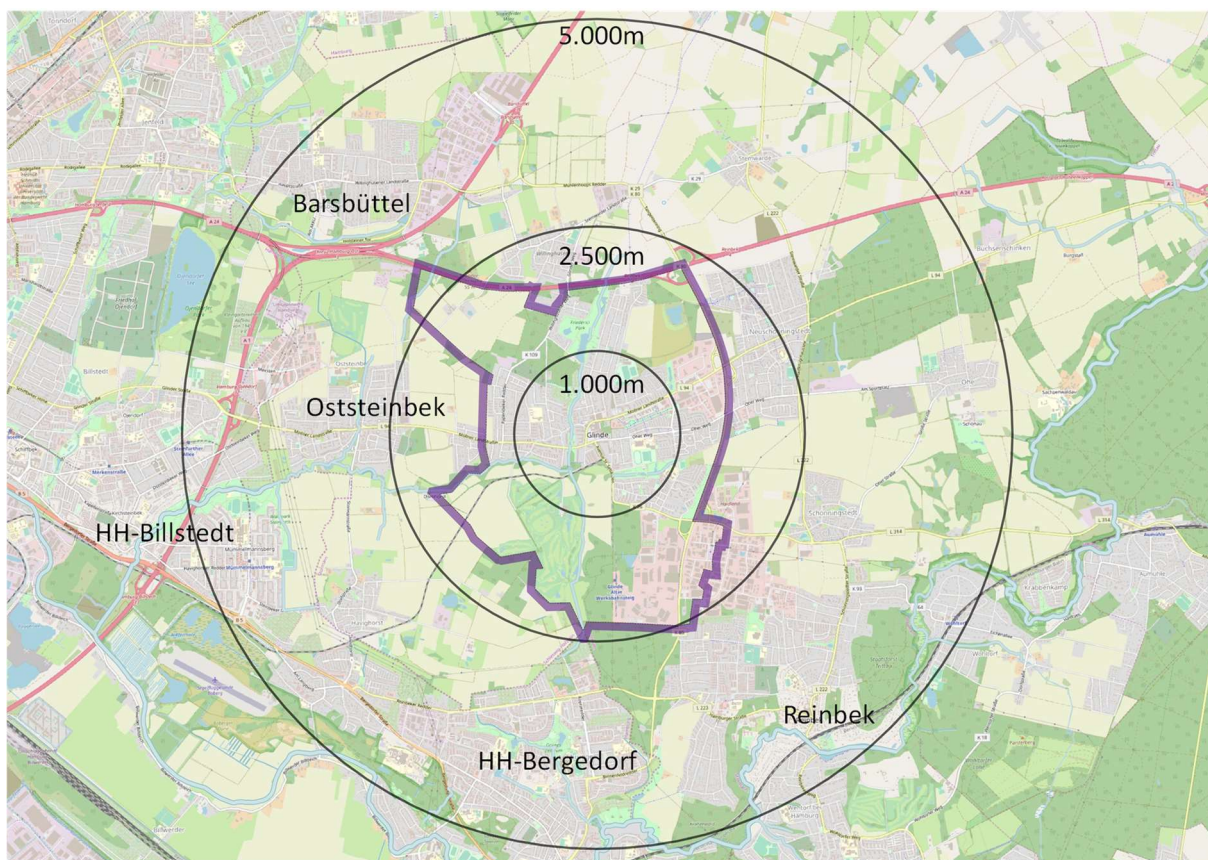
Dieses Fehlverhalten dürfte verschiedene Ursachen haben. Zu nennen sind:

- Unsicherheitsgefühl beim Fahren auf der Straße
- Schwierige Erreichbarkeit von Quellen und Zielen auf der gegenüberliegenden Straßenseite von Zweirichtungsradwegen und gleichzeitig fehlenden Querungsmöglichkeiten
- Mangelnde Transparenz der Radverkehrsführung
- Mangelnde Regelkenntnis
- Fehlendes Bewusstsein für die Gefährdung und Störung des Fußverkehrs wie auch der Gefahren für die eigene Person
- Tradiertes Verhalten, das aus der bis vor ca. 20 Jahren noch verbindlich vorgeschriebenen Benutzung des Seitenraums resultiert.

### **5.2.3 Überörtliches und touristisches Radwegenetz**

Neben der bereits dargestellten sehr guten innerstädtischen Radverkehrserreichbarkeit weist Glinde auch im Hinblick auf seine umliegenden Nachbargemeinden eine vergleichsweise sehr gute Erreichbarkeit auf (vgl. Abb. 14). So liegen große Teile des Gemeindegebiets von Reinbek wie auch die Gemeinden Oststeinbek und Barsbüttel zumindest teilweise in einem 5 km-Luftlinienradius um das Glinde Stadtzentrum. Auch sind die Hamburger Stadtteile Bergedorf und Billstedt mit dem Fahrrad in maximal 30 Minuten erreichbar; eine Reisedauer, die durchaus von einem relevanten Teil der Verkehrsteilnehmenden für alltägliche Wege bspw. zur Arbeit akzeptiert wird.

Abb. 14: Überörtliche Erreichbarkeit



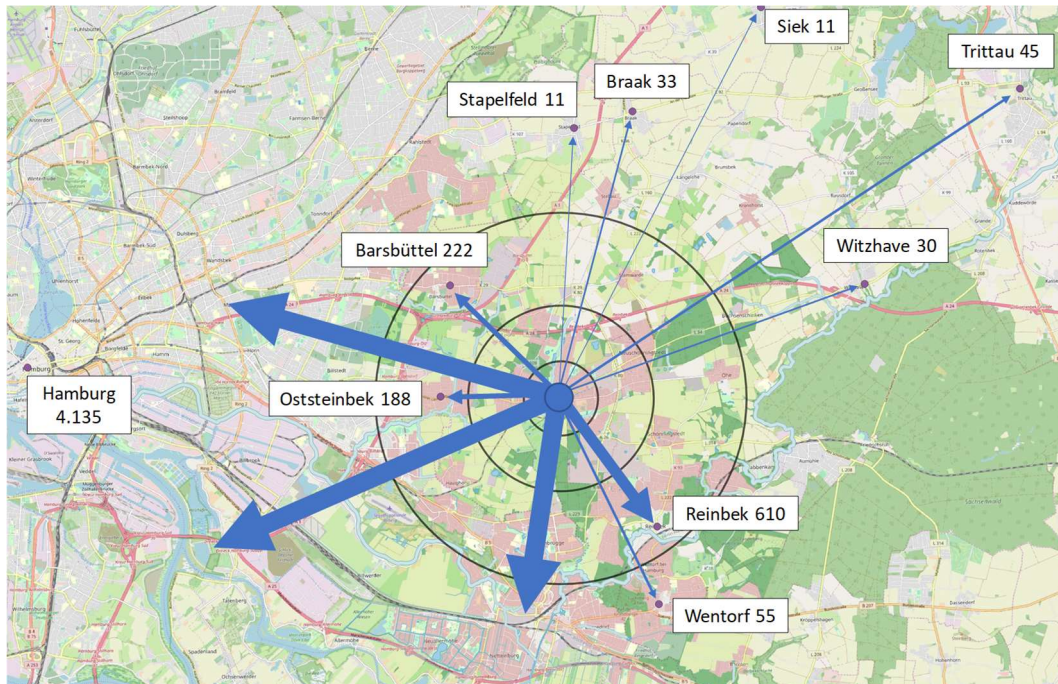
Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Dass mit dieser guten überörtlichen Erreichbarkeit durchaus relevante Potenziale für den Radverkehr verbunden sind, zeigt die nachfolgende Auswertung der Pendlerbeziehungen zwischen Glinde und den umliegenden Nachbargemeinden. Die mit Abstand größte Bedeutung hat neben Pendlern nach Hamburg Reinbek mit rund 600 Auspendlern. Auch bei den Einpendlern spielt Reinbek eine große Rolle, wie die Abb. 16 zeigt. Ebenfalls zeigen die Pendlerbeziehungen nach Barsbüttel und Oststeinbek mit jeweils rund 120 Einpendlern und 220 (Barsbüttel) bzw. 190 (Oststeinbek) Auspendlern die Verflechtungen der Gemeinden miteinander.

Nach Hamburg ist der Pendlerstrom am größten. Es liegen jedoch keine Informationen vor, wo in Hamburg die Gliner arbeiten. Naheliegend sind die nächstgelegenen Stadtteile Hamburgs wie Bergedorf oder Billstedt.

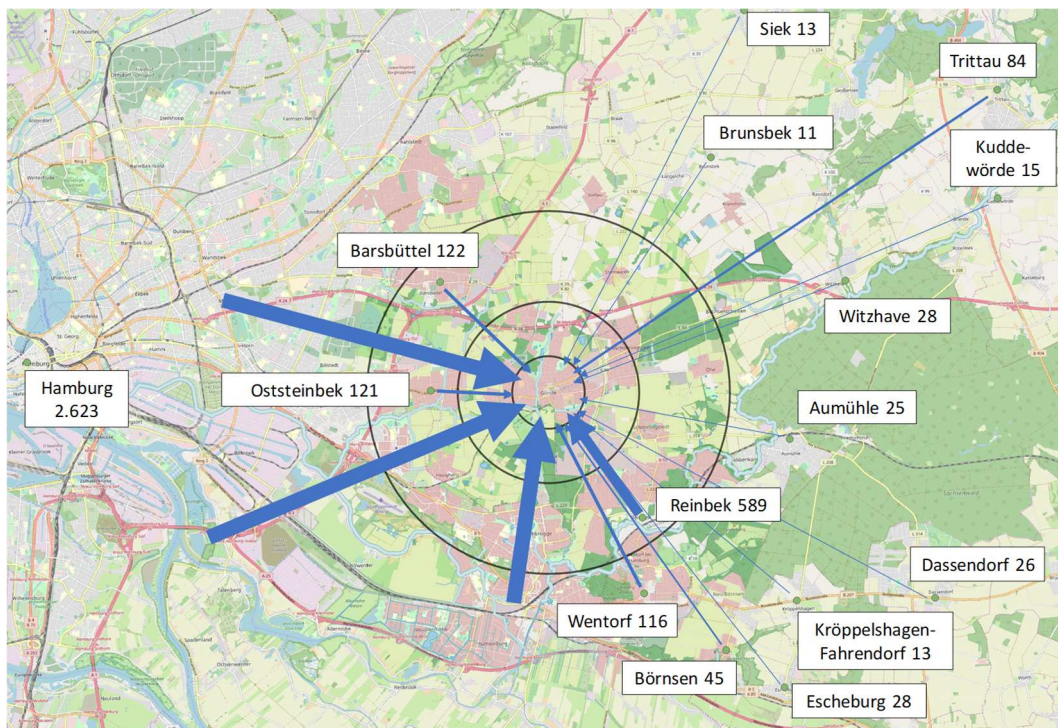
Diese Relationen sollten daher auch bei der Netzkonzeption mit einem entsprechend hohen Stellenwert berücksichtigt werden

Abb. 15: Sozialversicherungspflichtige Auspendler zwischen Glinde und den umliegenden Gemeinden



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Abb. 16: Sozialversicherungspflichtige Einpendler zwischen Glinde und den umliegenden Gemeinden



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden auch die Routen der durch Glinde verlaufenden überörtlichen Radverbindungen aus der letzten Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Stormarn aufgenommen. In diesem wird zwischen sog. „Fernrouten“, „Hauptrouten“ und „Verbindungsroueten“ unterschieden. Mit dem Fernroutennetz soll dabei ein „schlankes und transparentes Routensystem, das sich auf die Verbindung der zentralen Orte im Kreis Stormarn und auf übergeordnete kreisüberschreitende Routen insbesondere nach Hamburg und Lübeck fokussiert“ geschaffen werden. Auf diese Weise sollen „vor allem ortsübergreifende Verkehrsrelationen mit übergeordnetem Nachfragepotenzial abgebildet“ werden (s. urbanus 2013, S. 57).

Die Stadt Glinde ist in diesem Konzept an die

- Fernroute 1: Hamburg (Bergedorf – Lohbrügge) - Glinde über Wirtschaftsweg – K26 – L94 – Am Sportplatz – Radwanderweg - Stellau - Brunsbek – Lütjensee – Trittau
- Fernroute 2: Hamburg (Billstedt) - Oststeinbek - Glinde über L94 - Neuschönningstedt - Witzhave - Grande über L94 – Entlang der L94 bis Trittau und danach über Hamfelde - Mühlenrade (RZ) - Köthel - Billbaum, Anschluss in den Kreis Herzogtum- Lauenburg

angebunden. Dabei führen beide Routen am Rande der Ortsmitte unmittelbar durch das Stadtgebiet.

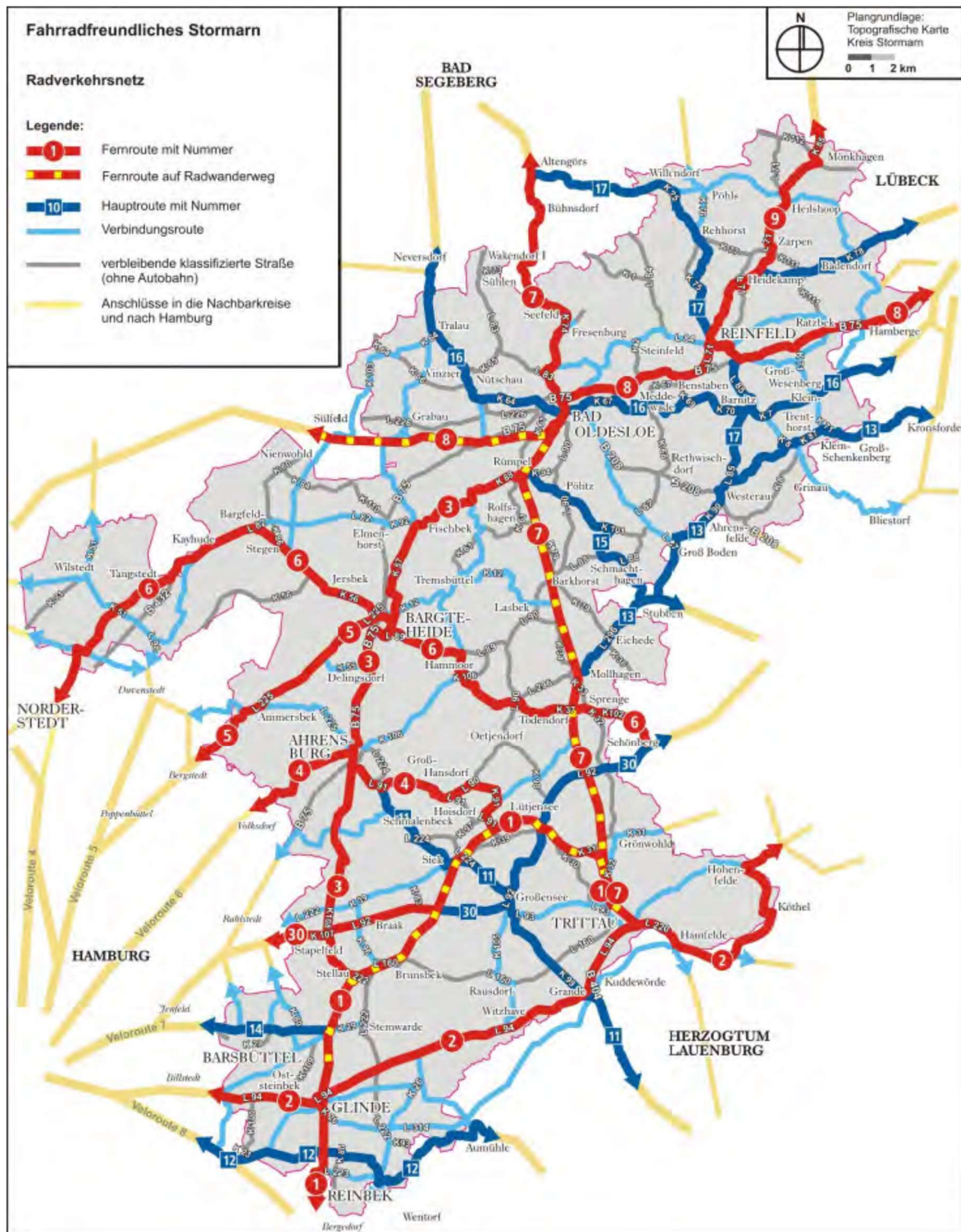
Darüber hinaus sieht das Verkehrskonzept des Kreises von Glinde aus Verbindungsroueten nach

- nach Havighorst – Hamburg
- Schönningstedt – Aumühle entlang der L314
- Nach Ohe über den Oher Weg

vor.

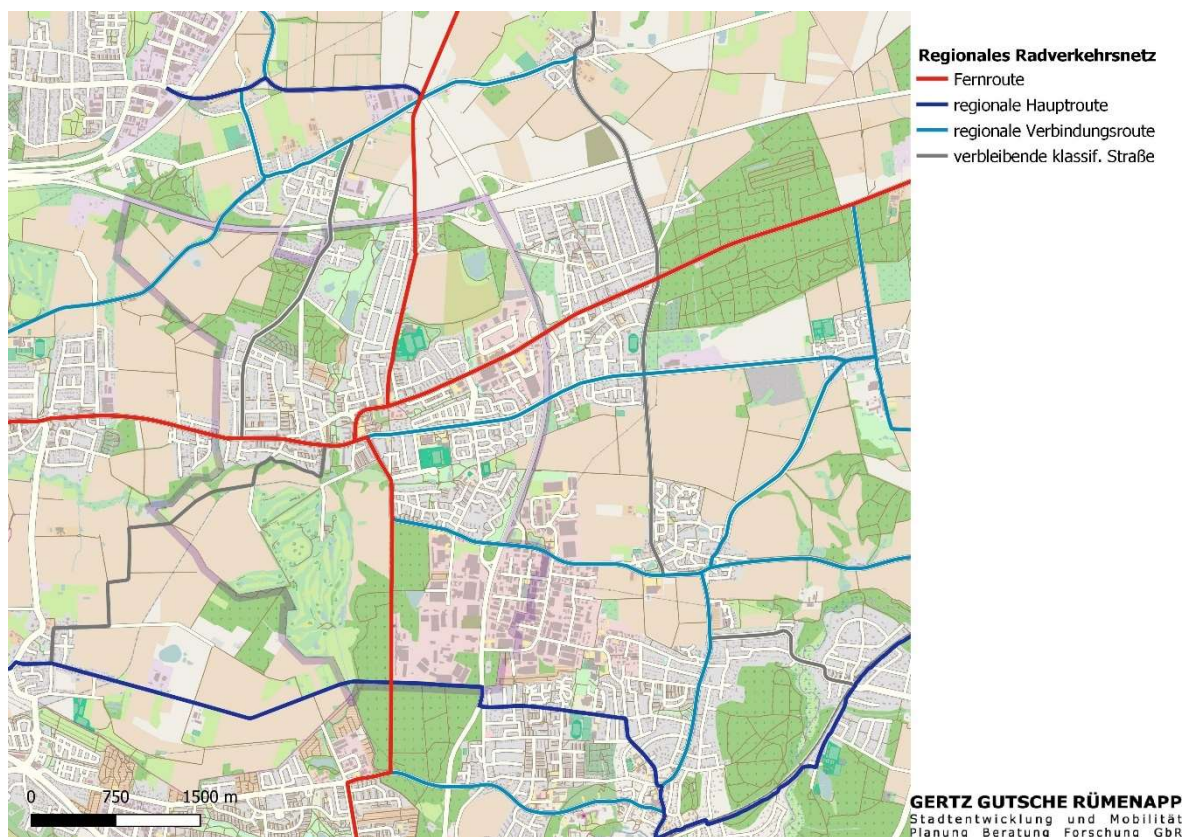
Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes sind die im Kreiskonzept (vgl. Abb. 17) vorgesehenen Routen und diesbezüglichen Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer konkreten Umsetzbarkeit und ggf. vorhandener Alternativen zu prüfen. Abb. 18 zeigt die Umlegung des Radverkehrsnetzes des Kreises Stormarn in Glinde.

Abb. 17: Konzept für das Radverkehrsnetz Kreis Stormarn



Quelle: urbanus 2013, S. 62

Abb. 18: Regionales Radverkehrsnetz in Glinde



Quelle: eigene Darstellung nach urbanus 2013, S. 62 – Kartengrundlage: © OpenStreetMap CC-BY-SA

Von den Untersuchungskorridoren der derzeit laufenden Machbarkeitsuntersuchungen zu Radschnellwegen in der Metropolregion Hamburg wird die Stadt Glinde nicht tangiert. Im Rahmen des Regiokonzepts Hamburg-Bergedorf – Südstormarn – Herzogtum Lauenburg Süd wurde jedoch eine ergänzende Prüfung eines Radschnellwegs Reinbek / Glinde / Oststeinbek / Hamburg vorgeschlagen. Da eine konkrete Streckenführung für den Radschnellweg erst noch entwickelt werden muss, können die erforderlichen Anbindungen des städtischen Radnetzes an den möglichen Radschnellweg im vorliegenden Radverkehrskonzept noch nicht im Detail konzipiert werden. Die im Regiokonzept grob skizzierte Linienführung des Radschnellwegs wird aber soweit wie möglich bei der Konzeption des städtischen Netzes berücksichtigt.

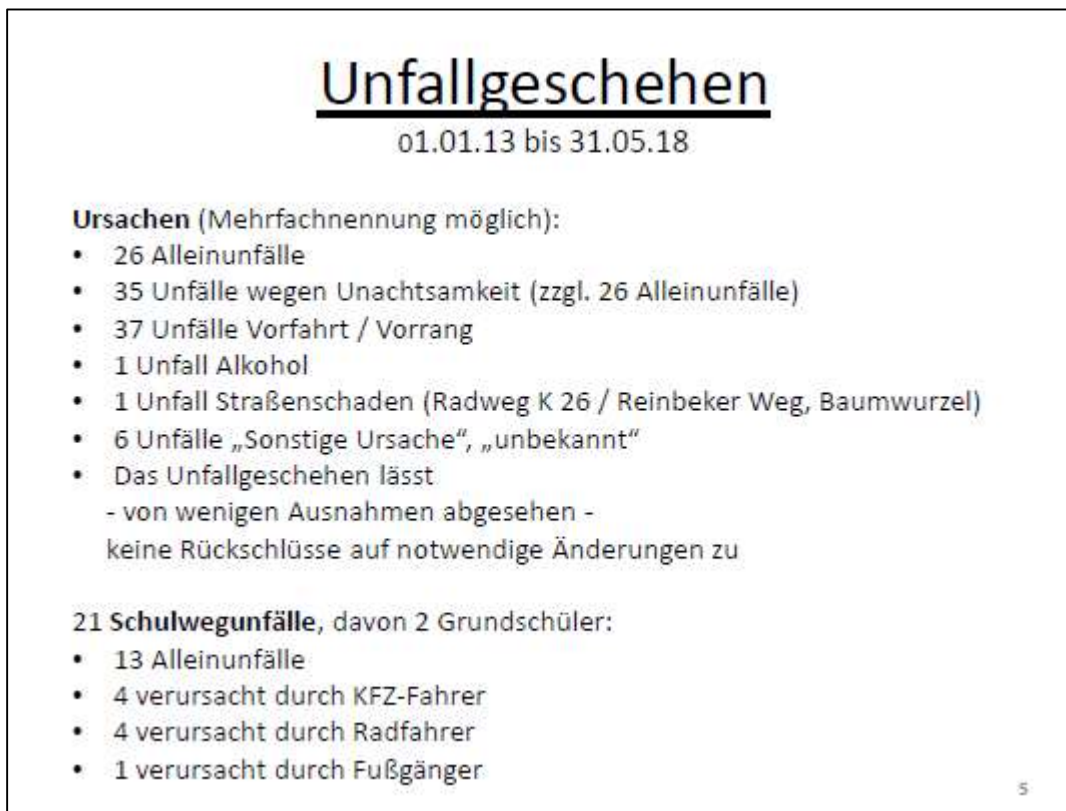
### 5.3 Analyse des Unfallgeschehens

Zur Analyse des Unfallgeschehens wurden einerseits von der Stadt Glinde durchgeführte Auswertungen der polizeilichen Unfalldaten der Jahre 2013-2018 und zum anderen für die Jahre 2016-2018 eigene Auswertungen des Unfallatlas des Statistischen Bundesamts durchgeführt.

Die von der Stadt Glinde durchgeführten Unfalldatenauswertungen konzentrieren sich auf die Unfallursachen sowie die räumliche Verteilung der Unfallort. Bei den Unfallursachen zeigen sich die für das Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung in Deutschland „üblichen“

höheren Anteile der Unfälle infolge der Missachtung von Vorfahrt/Vorrang sowie der Alleinunfälle. Die ausgewiesene höhere Zahl der „Unfälle wegen Unachtsamkeit“ entzieht sich einer weitergehenden Interpretation, da diese Unfallursache nicht Bestandteil des bundeseinheitlichen Ursachenverzeichnisses ist. Bemerkenswert ist allerdings die Zahl von 21 Schulwegunfällen in 6 Jahren. Bezogen auf die durchschnittlich ca. 15 Unfälle mit Radverkehrs-beteiligung und Personenschäden in den Jahren 2016-2018 (s.u.) entspricht dies einem vergleichsweise hohen Anteil von 20 %. Es handelt sich dabei jedoch überwiegend um Alleinunfälle.

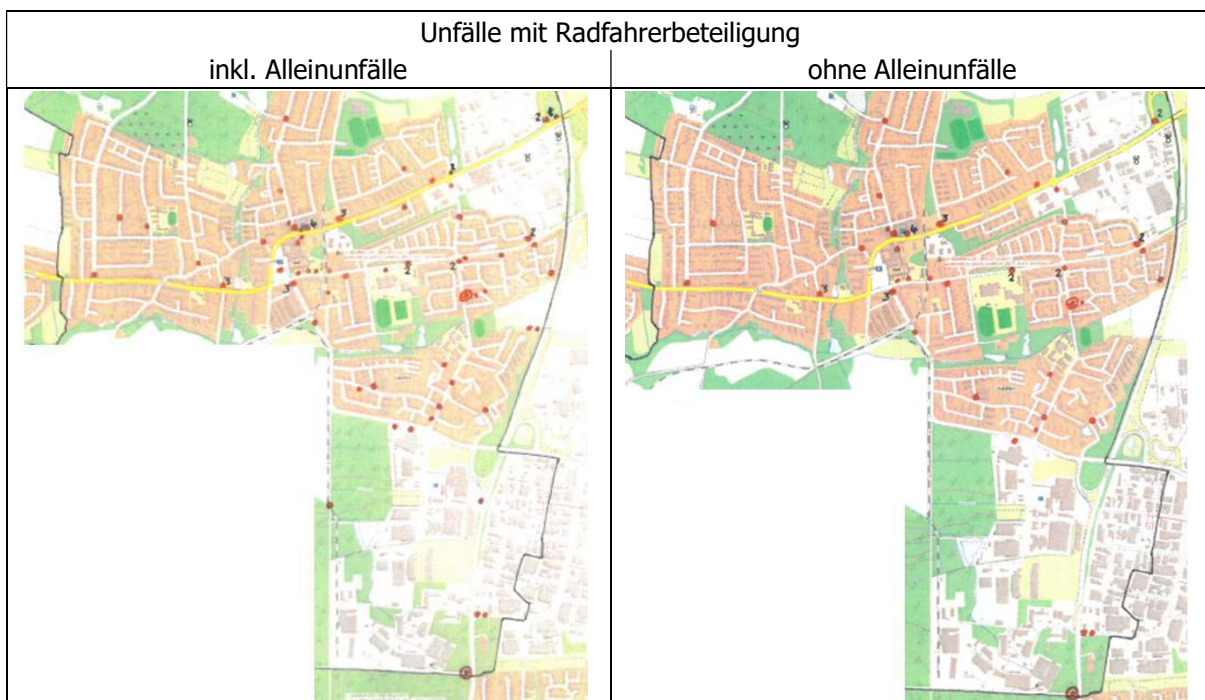
Abb. 19: Auswertung des Unfallgeschehens durch die Stadt Glinde



Quelle: Stadt Glinde 2018, Folie 5

Die räumliche Auswertung des Unfallgeschehens in den Jahren 2013 bis 2018 zeigt sowohl unter Berücksichtigung der Alleinunfälle als auch ohne diese eine Konzentration auf die Ortsmitte und das Hauptstraßennetz (Möllner Landstraße, Oher Weg und in geringerem Maße Holstenkamp und Kaposvar-Spange). Auffällig sind dabei vor allem das Umfeld des Mühlencenters, sowie Kreuzungen Oher Weg/Ave St. Sebastien, Möllner Landstraße/Sandweg und Möllner Landstraße/Am Sportplatz.

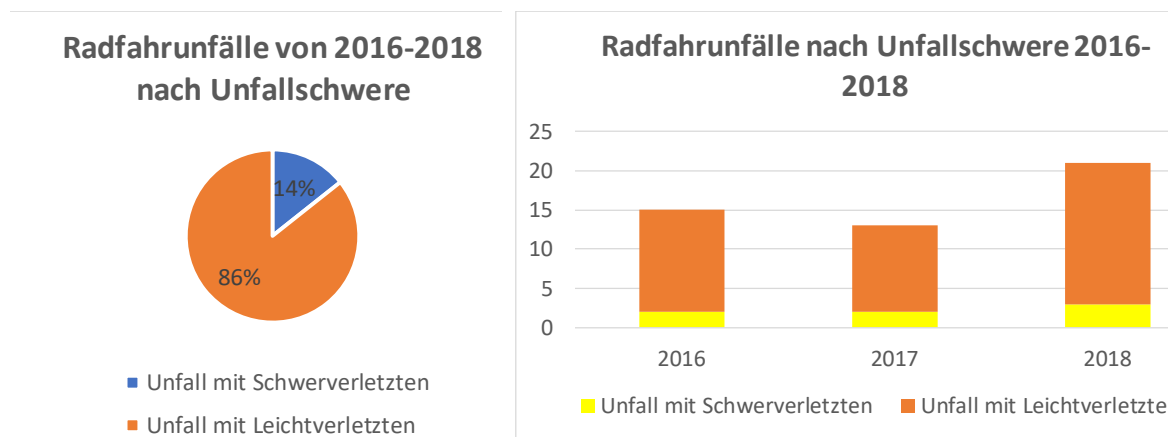
Abb. 20: Räumliche Auswertung des Unfallgeschehens durch die Stadt Glinde



Quelle: Stadt Glinde 2018, Folie 6+7

Die Auswertung des Unfallatlas des Statistischen Bundesamts ergibt für die Jahre 2016 bis 2018 insgesamt 49 Unfälle mit Personenschäden und Radverkehrsbeteiligung. Dabei wurden bei 42 Unfällen Personen leicht verletzt und bei 7 Unfällen Personen schwer verletzt<sup>1</sup> (vgl. nachfolgende Abbildung).

Abb. 21: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere (2016-2018)



Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertung

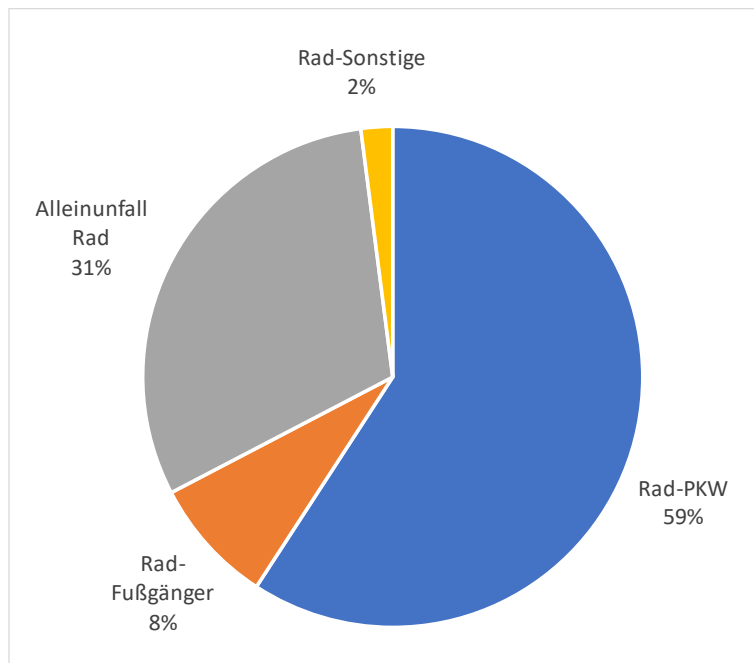
<sup>1</sup> Eine Person gilt in der bundesdeutschen Unfallstatistik als schwerverletzt, wenn aufgrund der Unfalleinwirkung ein Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden erforderlich war und die Person 30 Tage nach dem Unfall noch am Leben war.



Die nachfolgende Auswertung der Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung nach Unfallkonstellation zeigt, dass der weitaus größte Teil aus Kollisionen zwischen Pkw und Radfahrenden resultiert. Radfahrunfälle mit Beteiligung größerer Kfz (Lkw/Bus) haben sich dagegen nicht ereignet.

Die zweithäufigste Unfallkonstellation stellen Alleinunfälle von Radfahrenden und Fahrrad-Fahrrad-Unfälle mit einem Anteil von knapp einem Drittel dar. Fahrrad-zu Fuß Gehenden-Unfälle sind dagegen mit einem Anteil von 8 % geringerer Bedeutung.

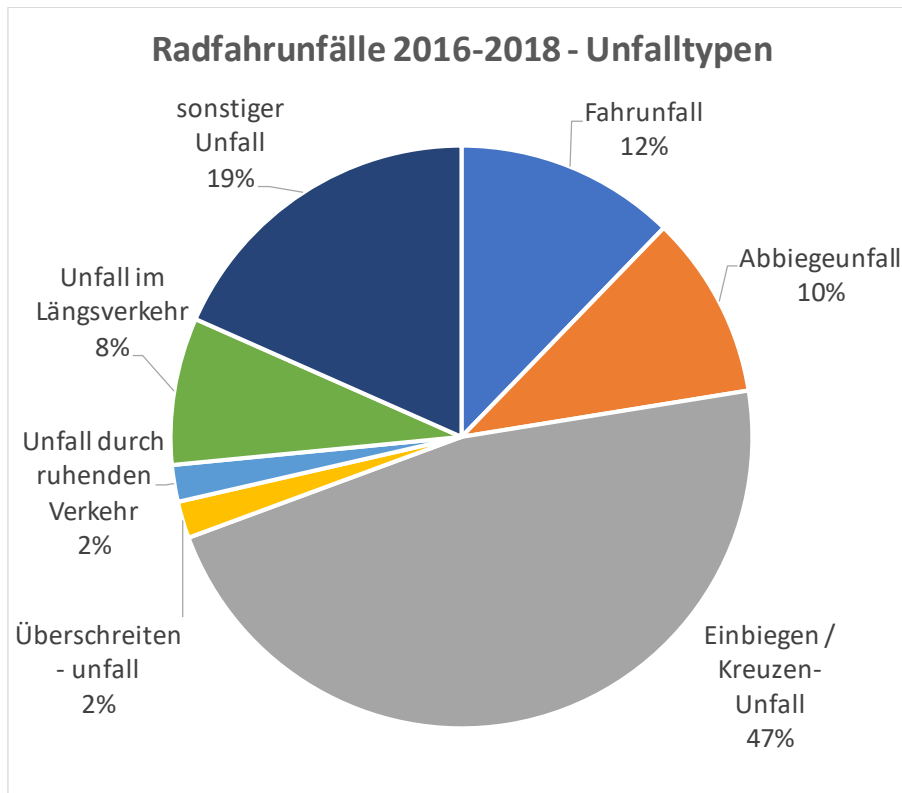
Abb. 22: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfallkonstellation 2016-2018



Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertung

Bei den Unfalltypen zeigt sich die auch insgesamt in Deutschland feststellbare hohe Bedeutung der Typen „Einbiegen/Kreuzen“ und „Abbiegen“, denen fast 60 % aller Radverkehrsunfälle in Glinde zuzuordnen sind. Unfallträchtige Konfliktbereiche sind somit vor allem Kreuzungen, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten. Unfälle im Längsverkehr, d. h. Unfälle zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen, sowie Fahrunfälle, bei denen ein Radfahrender die Kontrolle über sein Fahrrad verloren hat, sind hingegen von deutlich untergeordneter Bedeutung.

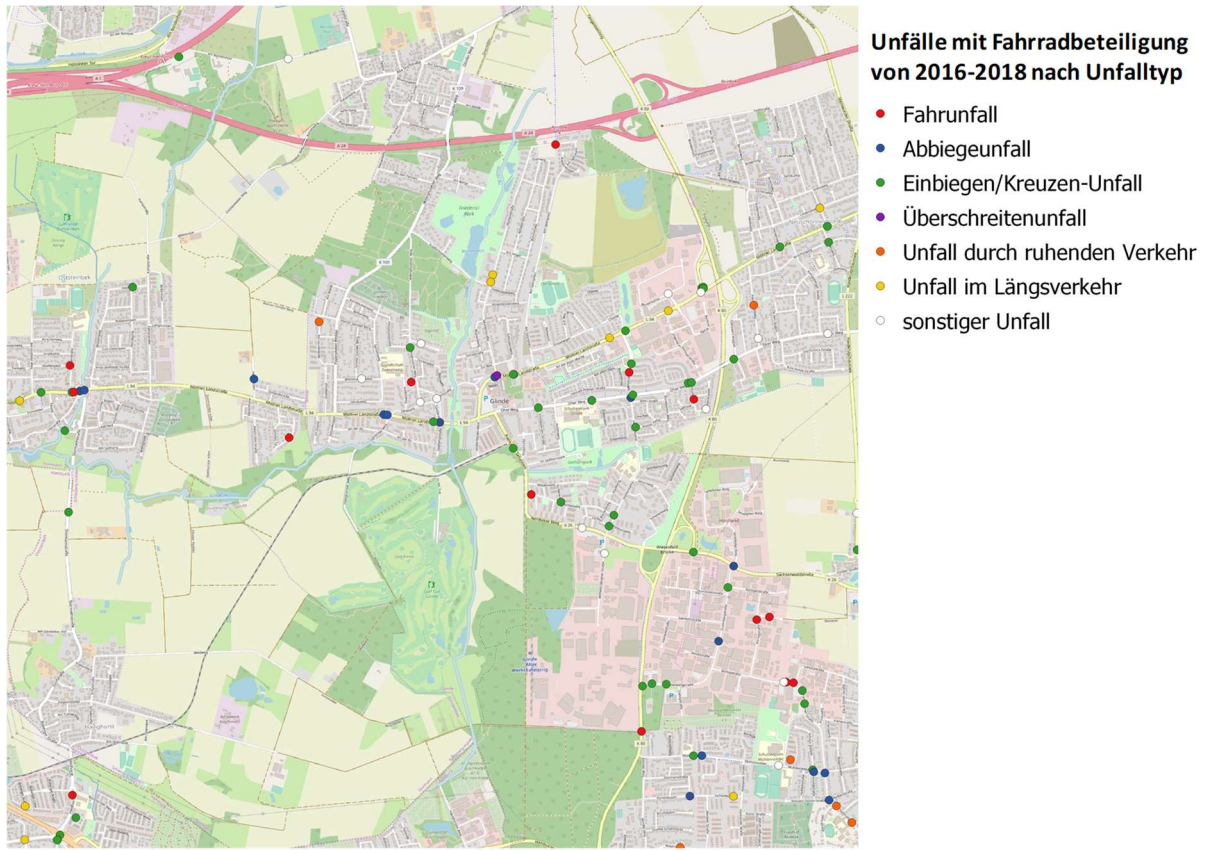
Abb. 23: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung mit Personenschaden 2016-2018 nach Unfalltypen



Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertung

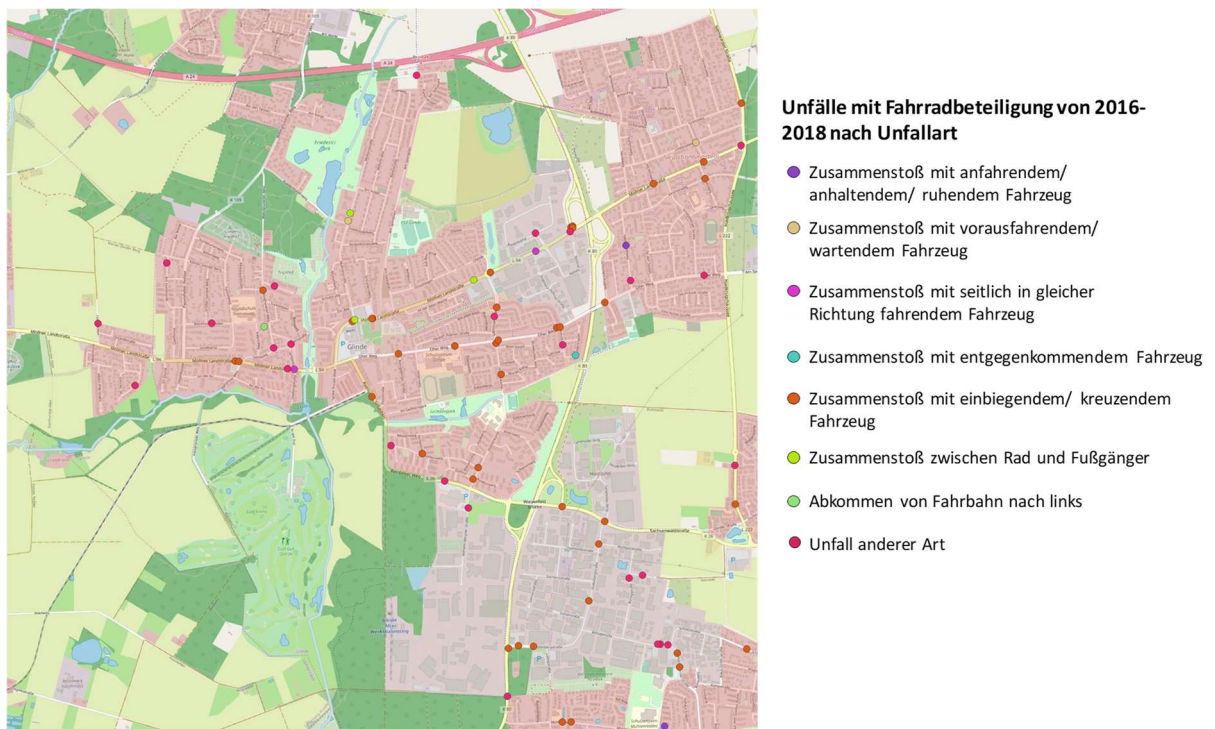
Die räumliche Auswertung der Unfälle mit Personenschäden und Radverkehrsbeteiligung differenziert nach dem Unfalltyp zeigt insbesondere die Konzentration der Einbiegen-/Kreuzen- und Abbiegeunfälle an den Kreuzungen und Einmündungen im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen. Bei den übrigen Unfalltypen zeigt sich dagegen eine weitgehend disperse Verteilung über das gesamte Stadtgebiet.

Abb. 24: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp 2016-2018



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Abb. 25: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2016-2018 nach Unfallart



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

---

## 5.4 Zusammenfassende Bewertung der derzeitigen Situation des Radverkehrs in Glinde

Die derzeitige Situation des Radverkehrs in Glinde ist nach unserer Einschätzung zusammenfassend wie folgt zu bewerten:

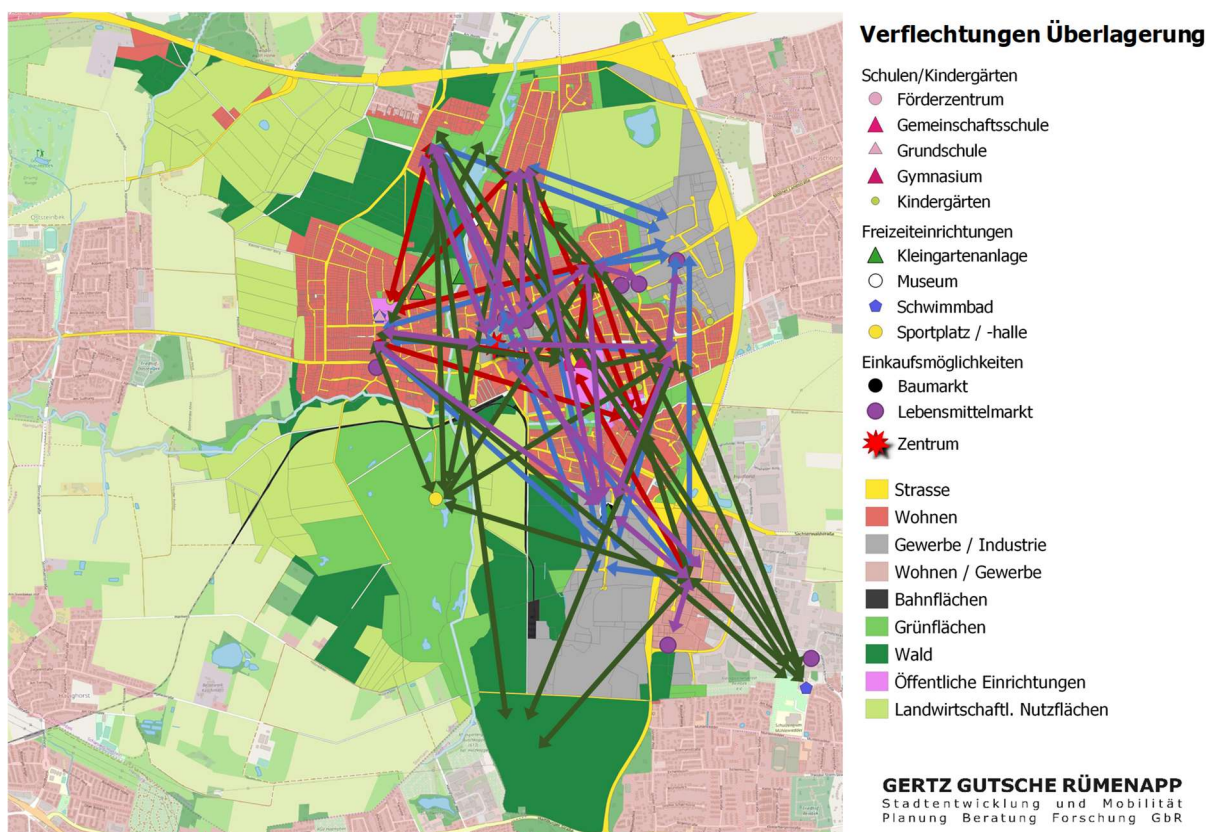
- An den Hauptverkehrsstraßen sind mit einzelnen Ausnahmen durchgängige Radverkehrsanlagen vorhanden.
- Diverse Alternativverbindungen im Nebennetz und in Grünzügen bilden die Grundvoraussetzungen für ein sicheres und konfliktarmes Befahren ohne bzw. mit wenig Konflikten mit dem Kfz-Verkehr. Insbesondere im Hinblick auf die Zielgruppe der weniger sicher fahrenden Radfahrenden ist dies als Stärke und Potenzial für eine Steigerung des Radverkehrs zu bewerten.
- Das Unfallaufkommen ist vergleichsweise gering.
- Die kompakte Siedlungsstruktur, flache Topographie und die kurzen Distanzen sowohl innerhalb des Stadtgebiets als auch zu den Nachbargemeinden stellen sehr gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr dar.
- Die meisten Radverkehrsanlagen weisen funktionale und/oder bauliche Mängel auf und entsprechen nicht den heutigen Ansprüchen und dem Stand der Technik.
- Entlang der Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr fast ausschließlich einseitig im Seitenraum auf Zweirichtungsradwegen geführt. Diese Führungsform ist erwie-senermaßen besonders konflikt- und unfallträchtig und daher nach den aktuellen rechtlichen und technischen Regelwerken in innerstädtischen Bereichen zu vermei-den.
- Es gibt diverse punktuelle Problempunkte: in erster Linie sind dies fehlende bzw. unzureichend gesicherte Querungen sowie unklare bzw. nicht durchgängig vorhan-dene bzw. gesicherte Radverkehrsführungen.
- Straßenunabhängige Verbindungen sind durch Umlaufsperrn häufig nicht komfor-tabel befahrbar.
- Radfahrende nutzen (immer noch) häufig die Gehwege und fahren in der falschen Richtung.

## 6 Konzeption des Radverkehrsnetzes

Ausgehend von den definierten Zielen und Leitlinien (Kap. 3) sowie den Ergebnissen der Bestandsanalysen (Kap. 5) wurde in einem iterativen Prozess ein Radverkehrsnetz für Glinde und entsprechende Maßnahmen zu seiner Umsetzung entwickelt.

Dabei wurden in einem ersten Schritt aus den identifizierten relevanten Quellen und Zielen für den Radverkehr die wesentlichen Verflechtungsbeziehungen für die verschiedenen Wegezwecke (Ausbildung, Arbeit, Einkauf/Besorgung, Freizeit) ermittelt (sog. „Wunschlinien“, vgl. Abbildungen im Anhang zu Kapitel 6). Aus der Überlagerung dieser Verflechtungsbeziehungen (Abb. 26) wird deutlich, dass ein Großteil der Verkehrsströme in Richtung auf das Glinde Stadtzentrum konzentriert ist bzw. dieses durchquert. Darüber hinaus gibt es jedoch bei allen Wegezwecken auch relevante tangentielle Beziehungen, für die entsprechende Angebote im Radverkehrsnetz vorzusehen sind.

Abb. 26: Überlagerungen der Verflechtungsbeziehungen



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

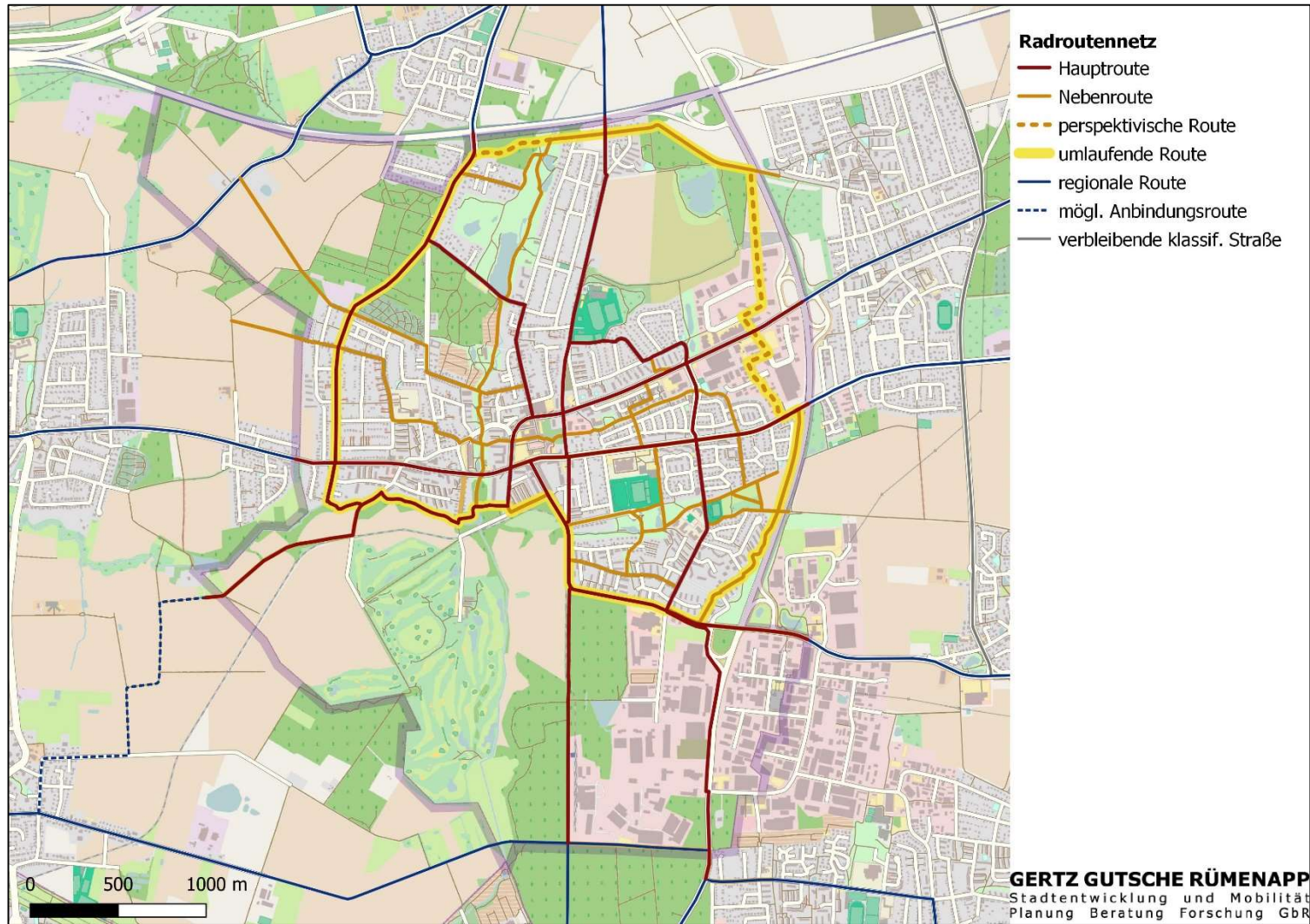
Diese Wunschlinien wurden im Weiteren auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz projiziert. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie vor allem auch der straßenunabhängigen Wegeverbindungen, einer Einschätzung der Möglichkeiten zum Ausbau von Verbindungen sowie den Möglichkeiten zur Einbindung in das überörtliche Radwegenetz wurde dann ein in mehrere Hierarchiestufen gegliedertes Netz entwickelt.

Das konzipierte Netz (vgl. Abb. 27) setzt sich – vergleichbar dem Straßennetz für den Kraftfahrzeugverkehr – zusammen aus

- **städtischen Hauptrouten**, die direkte und komfortable Verbindungen zwischen den Wohn- und Gewerbegebieten untereinander sowie mit der Innenstadt herstellen und bündeln. Des Weiteren stellen die Hauptverbindungen die Anbindung des städtischen Netzes an die überörtlichen Radverkehrsverbindungen sowie deren Durchbindung durch die Stadt sicher.  
Aus der Einstufung einer Strecke als Hauptroute resultiert die Anforderung, dem Radverkehr hier auch eine möglichst sichere und qualitativ hochwertige Infrastruktur anzubieten bzw. diese perspektivisch herzustellen.
- **Nebenrouten**, die die Erschließung der einzelnen Gebiete und die Anbindung an die Hauptverbindungen gewährleisten und darüber hinaus wichtige Querverbindungen ermöglichen.
- **regionale Routen**, die Glinde mit den umliegenden Gemeinden verbinden und die Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Kreises Stormarn sind bzw. die eine Anbindung an die Hamburger Velorouten bieten.

Darüber hinaus umfasst das Netz auch eine eher freizeitorientierte Rundroute, mit der der Siedlungsbereich von Glinde komplett umrundet werden kann. Diese Rundroute setzt sich aus verschiedenen Teilrouten des Radverkehrsnetzes zusammen und wird durch perspektivische Routen ergänzt.

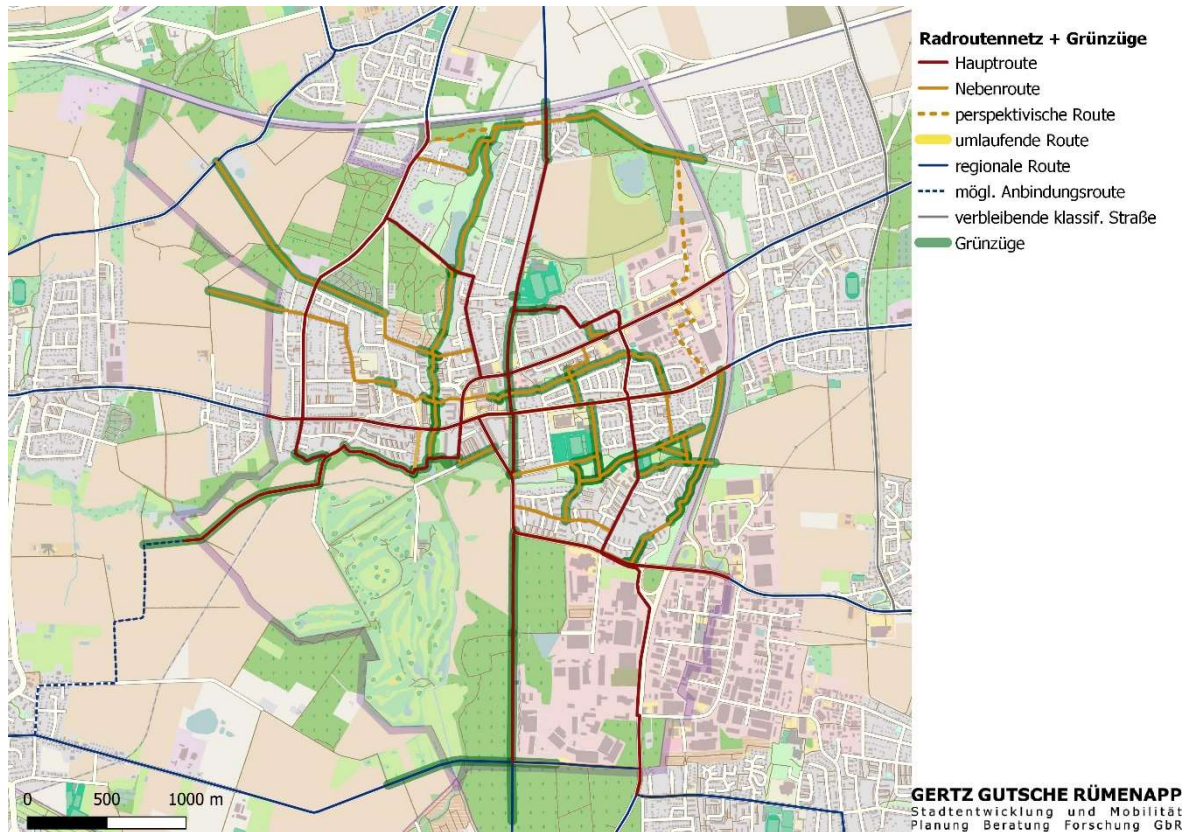
Abb. 27: Radroutennetz



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap CC-BY-SA

Die Hauptrouten verlaufen hauptsächlich entlang der Hauptverkehrsstraßen. Einige Abschnitte des Hauptroutennetzes jedoch, genauso wie ein Großteil des Nebenroutennetzes führt durch Grünzüge (vgl. Abb. 28). So wird die Möglichkeit geschaffen, dass unsichere Radfahrende möglichst eine ruhige Alternative abseits des KFZ-Verkehrs zu den Hauptverkehrsstraßen wählen können.

Abb. 28: Das Radroutennetz innerhalb der Grünzüge



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap CC-BY-SA



---

## 7 Maßnahmenkonzeption

Nachfolgend werden die zur Umsetzung des Radverkehrsnetzes sowie die darüberhinausgehenden, zum Erreichen der definierten Ziele und Leitlinien notwendigen bzw. sinnvollen Maßnahmen einzeln dargestellt und erläutert. Dies erfolgt anhand von weitgehend einheitlich gestalteten Datenblättern, auf denen die Ausgangslage, die Ziele sowie die eigentliche Beschreibung der Maßnahme dargestellt sind. Des Weiteren werden im Hinblick auf die weitere Umsetzung Aussagen zur Priorisierung, dem möglichen Umsetzungszeitraum, den nächsten Umsetzungsschritten, den relevanten Akteuren sowie zu den zu erwartenden Kosten und etwaigen Fördermöglichkeiten getroffen.

Hinsichtlich der angegebenen möglichen Umsetzungszeiträume werden die folgenden Fristen unterschieden:

- Kurzfristig (ca. 1-2 Jahre)
- Mittelfristig (ca. 3-6 Jahre)
- Langfristig (7 Jahre und mehr)

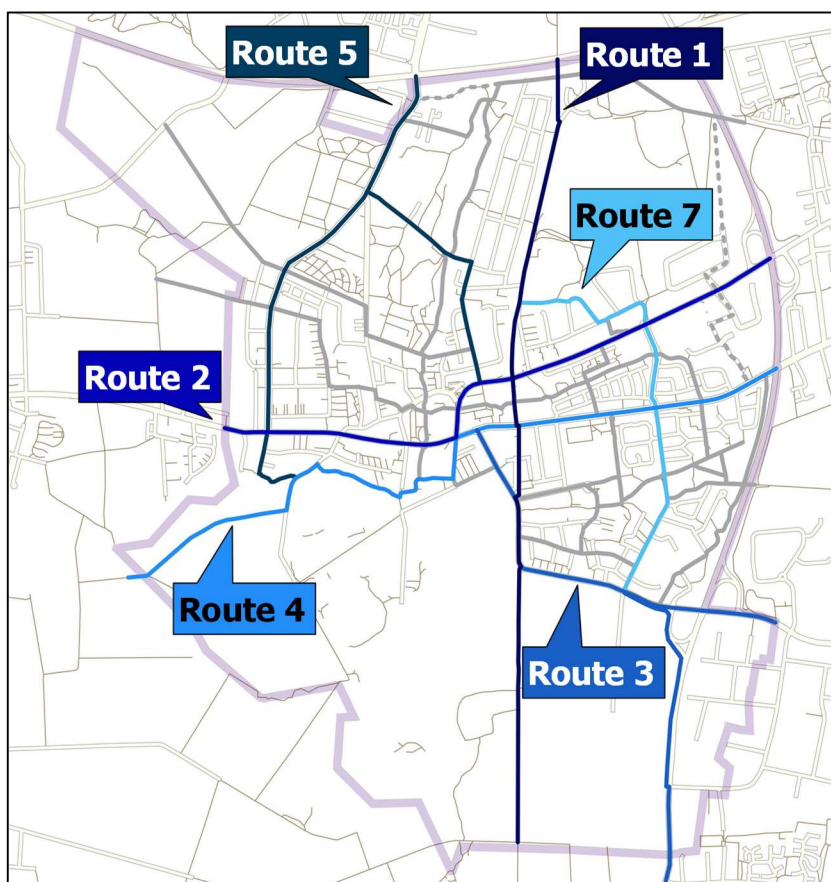
Bei den angegebenen Kosten handelt es sich entsprechend dem derzeitigen Planungsstand naturgemäß um sehr grobe Schätzungen, die lediglich eine erste „Hausnummer“ darstellen und damit eine Einordnung hinsichtlich der Umsetzungsplanung ermöglichen sollen. Für die Kostenschätzung wurde allgemeine Anhalts- und Erfahrungswerte verwendet, die je nach den konkreten baulichen Bedingungen durchaus erheblich über- bzw. auch unterschritten werden können. Um eine höhere Sicherheit bei den Kostenschätzungen zu erreichen, wurden eher „großzügig“ bei der Ermittlung der Kosten vorgegangen. Kosten für ggf. erforderliche Flächenerwerbe sind bei den Kostenschätzungen grundsätzlich nicht berücksichtigt. Sofern keine Kosten angegeben sind, so war eine Kosteneinschätzung zum derzeitigen Planungsstadium nicht möglich.

Eine Reihe von Maßnahmen betreffen das klassifizierte Straßennetz, d.h. Landes- und Kreisstraßen. Da die Baulastträgerschaft für diese Straßen beim Land Schleswig-Holstein (vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau- und Verkehr – LBV.SH) bzw. beim Kreis Stormarn (vertreten durch den LBV.SH in Auftragsverwaltung für den Kreis) liegen, kann die Stadt Glinde derzeit hier nicht allein tätig werden. Die Kostenträgerschaft wie auch die Priorisierung sind mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger abzustimmen. Die nachfolgende vorgeschlagene Priorisierung der Maßnahmen spiegelt damit nur die Priorität aus Sicht der Stadt und für die weitere Bearbeitung durch die städtische Verwaltung wider.

Diese Situation würde sich nur ändern, sofern in der Zukunft bei einem Zensus die Grenze von 20.000 Einwohnern in Glinde überschritten werden würde und demzufolge im Anschluss die Straßenbaulast für die Landes- und Kreisstraßen auf die Stadt überginge.

## 7.1 Das Haupttroutennetz

Die Haupttrouten sind die wichtigsten Radverkehrsverbindungen innerhalb des Stadtgebietes. Sie verknüpfen einerseits Glinde mit dem Umland und verlaufen andererseits entlang der wichtigen Ziele innerhalb Glindes, wie dem Stadtzentrum und dem Schulzentrum. Routen mit ungeraden Nummern verlaufen weitestgehend in Nord-Süd-Richtung und Routen mit gerade Nummern in Ost-West-Richtung.

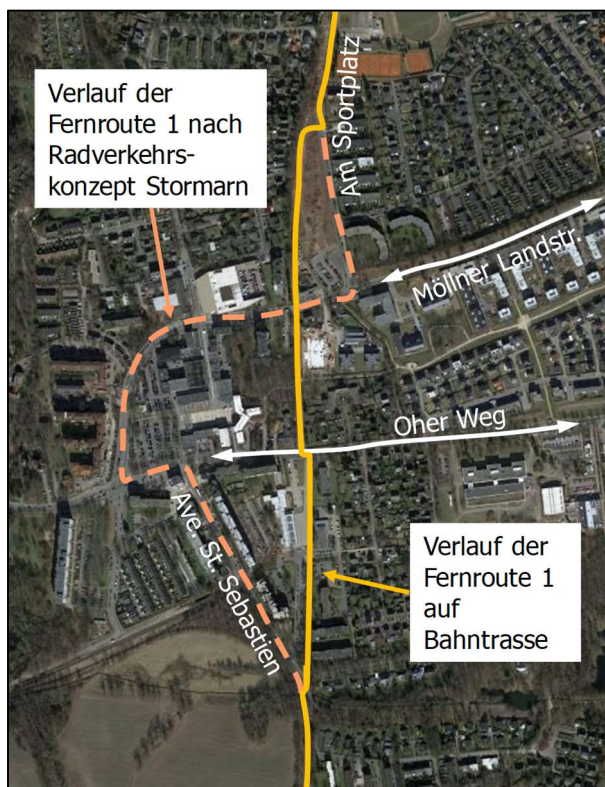
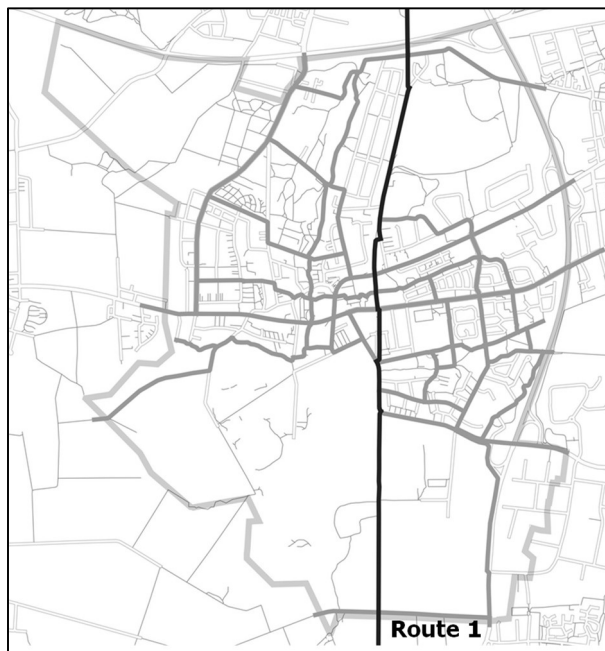


Meistens verlaufen die Routen entlang der Hauptverkehrsstraßen, also der Möllner Landstraße, dem Oher Weg, dem Papendieker Redder, der Ave St. Sebastien und dem Glinder Weg. Hier sind auch größtenteils (Zweirichtungs-)Radwege vorhanden. Bei der Route 1 jedoch handelt es sich um die Fernroute 1 aus dem regionalen Radverkehrskonzept des Kreises Stormarn entlang des ehemaligen Bahndamms (s. nächstes Kapitel). Auch die Route 2 ist eine Verbindungsroute aus dem regionalen Radverkehrskonzept und verbindet Hamburg-Mümmelmannsberg mit Neuschönningstedt.

### 7.1.1 Fernroute R1

Die Fernroute 1 ist eine wichtige überregionale Radverkehrsverbindung. Sie führt von Hamburg-Bergedorf über Glinde bis nach Trittau und ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Stormarn festgelegt. Über weite Teile führt die Fernroute auf dem Radwanderweg, dem sogenannten Bahnradweg, der im Norden Glindes kurz vor der A24 beginnt. Bisher ist im Radverkehrskonzept Stormarn festgelegt, dass die Fernroute innerhalb Glindes von dort in Richtung Süden weiter auf dem vorhandenen Straßennetz verlaufen soll, also den Straßen Am Sportplatz, Möllner Landstraße und Ave St. Sebastian bis es dann auf dem Waldweg weiter in Richtung Hamburg-Bergedorf geht. Doch auch in Glinde gibt es die ehemalige Bahntrasse, die teilweise bereits als straßenunabhängige Grünverbindung ausgebaut wurde. Diese Verbindung ist – nach einer Attraktivierung - weitaus attraktiver und auch direkter als eine Führung des Radverkehrs auf dem Hauptstraßennetz, daher sollte die Fernroute auf diesem Weg geführt werden.

Im Weiteren werden die einzelnen Maßnahmen aufgeführt, die erforderlich sind, um der Fernroute 1 ihrer Bedeutung als (über)regionale Verbindung gerecht zu werden.



Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R1-a</b>	<b>Aufwertung der Fernroute 1 (Bahnradweg) im Abschnitt A24 bis Altes Gleisdreieck</b>	<b>HOCH</b>

Netzfunktion					Straßenkategorie Erschließungsstraße Wegeverbindung durch Grünzug	Möglicher Umsetzungszeitraum Kurz- bis mittelfristig
Haupt- verbind.	Ergänzungs- verbind.	Überörtl. Verbind.	Schul- weg	Grüne Route		
<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		
Bisherige Radverkehrsführung  Mischverkehr + straßenunabhängig					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)  1.680 (Höhe Sportplatz) 2.850 (südl. Teil)	Kosten  150 Tsd. € nördl. Geh-/Radw. 90 Tsd. € Querungen 350 Tsd. € Rückbau südl. Teil
Geplante Radverkehrsführung  unverändert					Schwerverkehrsstärke/-anteil  Sehr gering	Mögliche Förderung  FAG-SH, Kommunalrichtl.

#### Ausgangslage

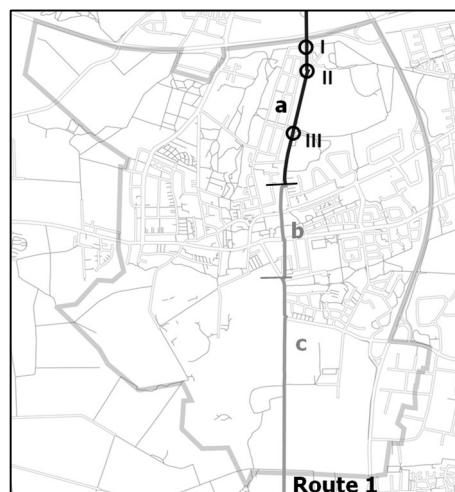
Der nördliche Abschnitt der Fernroute 1 verläuft bis zur Straße Am Sportplatz auf der ehemaligen Bahntrasse und von dort in Richtung Süden im Mischverkehr bis zum Alten Gleisdreieck.

Die straßenunabhängigen Abschnitte sind teilweise zu schmal und vor allem der Abschnitt zwischen den Straßen Hinter den Tannen und Am Sportplatz ist die Oberflächenbeschaffenheit nur ungenügend für eine so wichtige (über)regionale Verbindung.

Zwischen der Möllner Landstraße und der nördlichen Zufahrt zum Sportplatzgelände ist im östlichen Seitenraum ein nicht nicht benutzungspflichtiger asphaltierter Radweg vorhanden. Dieser weist stellenweise eine sehr schlechte Oberflächenqualität auf. Zudem ist die Breite des benachbarten Fußwegs z.T. unzureichend.

Im nördlichen Teil (ungefähr ab der nördlichen Zufahrt zum Sportplatzgelände) befindet sich die Straße Am Sportplatz in einer Tempo 30 Zone. Im südlichen Teil gilt die innerörtliche zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Straße Am Sportplatz sollte angesichts der Verkehrsstärken eigentlich unproblematisch sein. Die Straße weist jedoch über weite Strecken eher einen Außerortscharakter mit sehr geradem Streckenverlauf und einer einseitigen, abgesetzten und lockeren Bebauung auf. Die Rückmeldungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wie auch eigene Beobachtungen zeigen dem entsprechend, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr angesichts der Straßenbreite verhältnismäßig hoch sind und zu Radfahrenden z.T. nur ein unzureichender Seitenabstand beim Begegnen bzw. Überholen eingehalten wird.

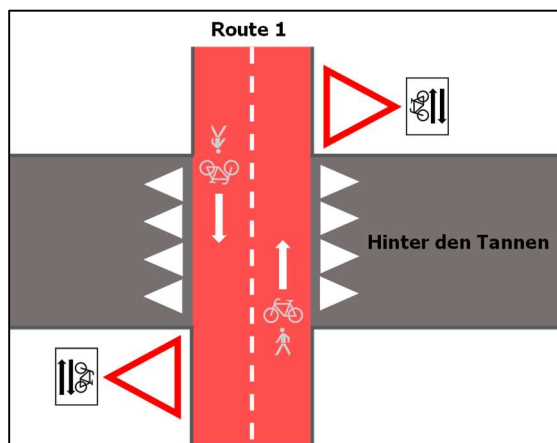


#### Ziele der Maßnahme

- Aufwertung als Hauptradverbindung mit überregionaler Bedeutung durch Beseitigung der identifizierten Mängel und Konfliktpunkte, gestalterische Aufwertung und Verknüpfung mit anderen wichtigen Radverbindungen
- Aufgrund der geringeren Verkehrsstärken Unterstützung der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Beschreibung der Maßnahme

- Querungsbereich über die Straße Hinter den Tannen
  - Kurzfristig: Umbau bzw. Abbau der Umlaufsperrn
  - Mittel- bis langfristige: Umgestaltung der Querung: Aufpflasterung des Querungsbereichs zur Hervorhebung des Konfliktbereichs und Geschwindigkeitsdämpfung für den KFZ-Verkehr; Option: Vorrang für auf Route 1 fahrende und die Straße Hinter den Tannen querende Radfahrer (s. nachfolgende Skizze)



- Umgestaltung des straßenunabhängigen Abschnitts zwischen Straße Hinter den Tannen und Am Sportplatz: Verbreiterung des Weges auf möglichst min. 3,0 m; Erneuerung der Oberfläche
- Umgestaltung Querung R1a-II zur Kenntlichmachung des Übergangs zwischen straßenunabhängigem Weg und Führung im Mischverkehr auf der Straße Am Sportplatz; Einengung und fahrdynamisch wirksame Aufpflasterung des Übergangsbereichs zur Geschwindigkeitsdämpfung und Sicherstellung guter Sichtbeziehungen durch Freihalten des Bereichs von parkenden Fahrzeugen; Umbau bzw. Abbau der Umlaufsperre
- Umgestaltung Querung R1a-III zur straßenunabhängigen Wegeverbindung zu Straße Am Anger: Fahrdynamisch wirksame Aufpflasterung des Querungsbereichs zur Geschwindigkeitsdämpfung
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: Ausweitung der Tempo-30-Zone auf der Straße am Sportplatz bis zur Möllner Landstraße
- Neuordnung des Straßenraumes und Rückbau des nicht benutzungspflichtigen Radwegs im östlichen Seitenraum zugunsten einer einheitlichen Seitenraumgestaltung, ggf. „Fußweg – Rad frei“ als Servicelösung für unsicherere Radfahrende

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

Über die Straße Hinter den Tannen verläuft die Route 10, durch die Aufpflasterung der Querungsstelle I entstände ein allerdings verhältnismäßig geringer Nachteil für diese Route.

Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit dem Kreis bzgl. des Anschlusses an der Stadtgrenze und dem Um-/Abbau der nördl. Umlaufsperre
- Generelle Abstimmung mit dem Kreis über Führung und Bevorrechtigung der Fernroute 1
- Abbau d. städtischen Umlaufsperre
- Entwurfsplanung

Relevante Akteure

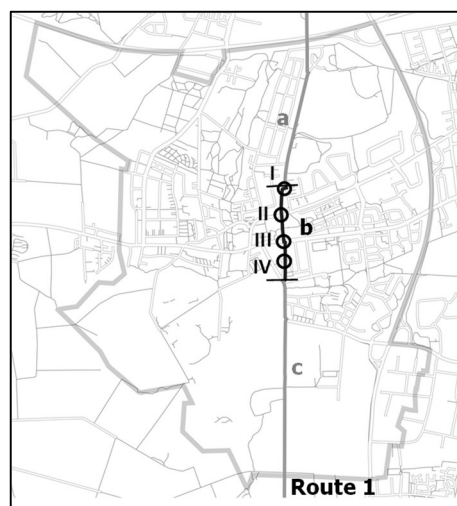
Stadt, Kreis (zuständig für Abschnitt nördl. „Hinter den Tannen“)

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R1-b</b>	<b>Aufwertung der Fernroute 1 (Bahnradweg) im Abschnitt Altes Gleisdreieck bis Ave. St. Sebastian</b>	<b>HOCH</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Hauptverbind.</td> <td>Ergänzungsverbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schulweg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> </tr> </table>					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>	<p>Straßenkategorie</p> <p>Wegeverbindung durch Grünzug Querung Landesstraße</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Mittel- bis langfristig</p>
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route												
<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>												
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>straßenunabhängig</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p> <p>-</p>	<p>Kosten</p> <p>550 Tsd. € Ausbau Wege 160 Tsd. € Querungen</p>										
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>unverändert</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p> <p>-</p>	<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, Kommunalrichtl.</p>										

Ausgangslage

Der zweite Abschnitt der Fernroute 1 verläuft komplett über straßenunabhängige Grünwege auf der ehemaligen Bahntrasse. Im Norden wird die Route über das neue Baugebiet am alten Gleisdreieck geleitet. Hier ist momentan nur ein Trampelpfad vorhanden, doch der Bebauungsplan 42 zum Wohnpark Altes Gleisdreieck sieht bereits eine Aufwertung des Grünweges vor. Über die Möllner Landstraße führt der Weg dann gerade weiter bis zur Ave. St. Sebastian. Teilweise sind die Wege zu schmal und die Oberflächenbeschaffenheiten recht schlecht. Das letzte Teilstück parallel zur Poststraße hat momentan eher den Charakter eines von der Fahrbahn getrennten Rad- und Fußwegs, den Radfahrer von Norden kommend aber in die falsche Richtung befahren würden. Hier ist eine unklare Verkehrsführung vorhanden, die es zu beheben gilt.



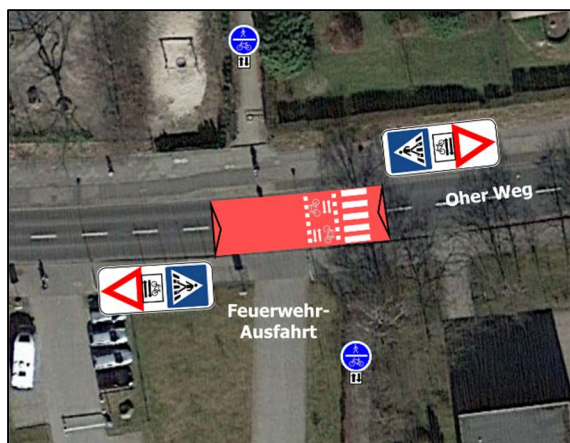
Ziele der Maßnahme

- Aufwertung der direkten und weitgehend straßenunabhängigen Hauptradverbindung sowie die Schaffung von sicheren Querungen über die Möllner Landstraße und den Oher Weg.

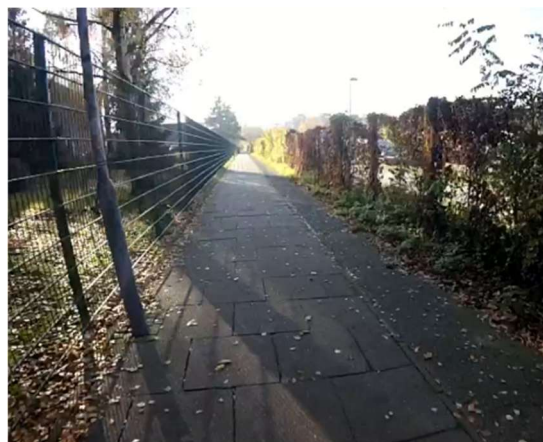
Beschreibung der Maßnahme

- Ausbau des Trampelpfades zu einer Wegeverbindung mit angemessener Wegebreite (min. 3,0 m) und asphaltierter Oberfläche (im Zuge des B-Planes 42, jedoch ist hier nur ein Gehweg ausgewiesen, er muss aber auch für den Radverkehr nutzbar sein)
- Umgestaltung Einmündung / Querung 1b-I neue Wegeverbindung im neuen Baugebiet Wohnpark altes Gleisdreieck in die Straße Am Sportplatz als Kreisverkehr, ggf. mit Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung und als Querungshilfe
- Auf der Möllner Landstraße Verlegung der Lichtsignalanlage zum Kreuzungspunkt des Bahnradwegs (Querung 1b-II) (im B-Plan 42 ebenfalls bereits vorgesehen)
- Attraktivierung des straßenunabhängigen Abschnitts zwischen Möllner Landstraße und Oher Weg: Erneuerung der Oberfläche (mögl. Asphalt); Verbreiterung, sofern bspw. im Rahmen der Umgestaltung des Parks möglich
- Sicherung bzw. Umbau der Umlaufsperrern an den Zufahrten vom Oher Weg

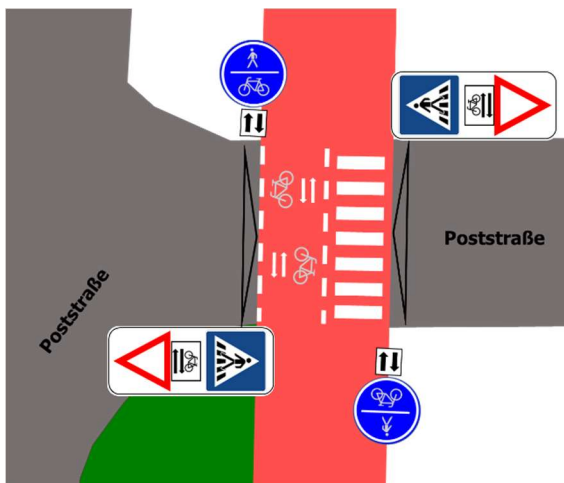
- Querung 1b-III Route 1/Oher Weg:  
Aufpflasterung mit Bevorrechtigung von Fuß- und Radverkehr durch Fußgängerüberweg und Vorfahrtsbeschilderung; Aufgrund der Feuerwehrausfahrt ist die Anlage einer Mittelinsel nur mit erheblichem Aufwand möglich. Eine Aufpflasterung erscheint daher im Zusammenhang mit Tempo 30 sowie der Erhöhung der Aufmerksamkeit auch für die Feuerwehrausfahrt eine geeignetere Lösung. Bei der Ausgestaltung der Aufpflasterung sind die Belange des Linienbusverkehrs zu berücksichtigen.



- Aufwertung des straßenunabhängigen Abschnitts zwischen Oher Weg und Poststraße: Erneuerung und einheitliche Oberflächengestaltung (derzeitige Gestaltung suggeriert eine Trennung von Fuß- und Radverkehr bei einem deutlich zu schmalen Radweg) (s. Foto)



- Querung 1b-IV Route 1/Poststraße:  
Kennlichmachung der Wegeführung der Route 1 (weiter auf gemeinsamen Geh- und Radweg und nicht auf Poststraße), Bevorrechtigung für Radfahrer durch durchgängige Führung des Weges über eine Aufpflasterung und Vorfahrtsbeschilderung (s. Skizze)



- Aufwertung des Abschnitts zwischen Poststraße und Avenue St. Sebastien: Erneuerung und einheitliche Oberflächengestaltung; sofern möglich Verbreiterung des Weges

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Kreuzung mit der Hauptroute 2 auf der Möllner Landstraße
- Kreuzung mit Hauptroute 4 auf Oher Weg
- Kreuzung mit Nebenroute 6 im Grünbereich

Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit dem LBV.SH
- Entwurfsplanung

Relevante Akteure

Stadt, LBV.SH (Querung L94)

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R1-c</b>	<b>Aufwertung der Fernroute 1 (Bahnradweg) im Abschnitt Ave. St. Sebastien bis zum südl. Stadtrand</b>	<b>MITTEL</b>

<b>Netzfunktion</b> Hauptverbind. <b>X</b> Ergänzungsverbind.    Überörtl. Verbind. <b>X</b> Schulweg    Grüne Route <b>X</b>					<b>Straßenkategorie</b> Hauptverkehrsstraße (Kreisstraße) Wegeverbindung durch Grünzug	<b>Möglicher Umsetzungszeitraum</b> Mittel- bis langfristig
<b>Bisherige Radverkehrsführung</b> Gemeinsamer Geh- und Radweg (nicht benutzungspflichtig) straßenunabhängig					<b>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</b> 8.510	<b>Kosten</b> 500 Tsd. €
<b>Geplante Radverkehrsführung</b> Zw. Im Gellhornpark und Buchenweg s. Maßnahme R3-b südl. Buchenweg: unverändert					<b>Schwerverkehrsstärke/-anteil</b> Gering-Mittel (3,6 %)	<b>Mögliche Förderung</b> FAG-SH, Kommunalrichtl., EFRE-Tourismus-SH

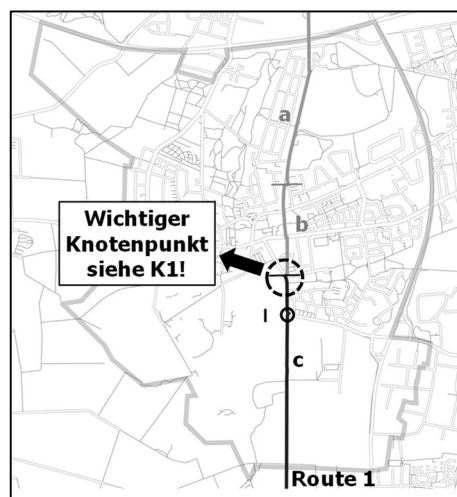
**Ausgangslage**

Im Abschnitt c kreuzt die Route 1 die Ave. St. Sebastien und verläuft dann in Richtung Süden an dieser weiter mutmaßlich als gemeinsamer Geh- und Radweg (im Zweirichtungsverkehr, nicht benutzungspflichtig) bis zu der Kurve, in der die Ave. St. Sebastien zum Reinbeker Weg wird. Der Weg ist nicht beschildert, so dass er von Radfahrenden eigentlich nicht befahren werden dürfte. Die Asphaltoberfläche ist weitgehend gut befahrbar, die Radwegebreite ist mit knapp 2,0 m allerdings für den Begegnungsfall bei höheren Geschwindigkeiten unzureichend.

Ab der Kurve zum Reinbeker Weg verläuft die Route 1 als straßenunabhängiger Waldweg geradeaus weiter in Richtung Süden nach Hamburg-Bergedorf.

Die Querung der Ave. St. Sebastien ist für den Radverkehr aufgrund der Lage im Kurvenbereich sowie des Geschwindigkeitsniveaus des Kfz-Verkehrs sehr schwierig. Da an dieser Stelle auch viele Schulkinder über die Straße müssen und die Route 8 ebenfalls vorbeiführt, besteht an dieser Kreuzung besonderer Handlungsbedarf, der gesondert als Maßnahme K1 aufgeführt ist.

Ansonsten weist dieser Streckenabschnitt teilweise zu geringe Breiten (Ave. St. Sebastien) und eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit (Waldweg) auf.



**Ziele der Maßnahme**

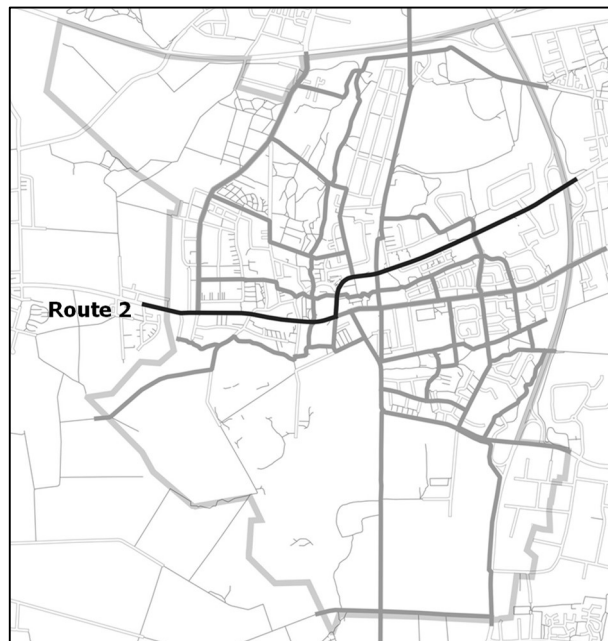
- Aufwertung der Hauptradverbindung durch die Schaffung von klaren Wegführungen, Verbreiterung der Wegbreiten und Verbessern der Oberflächen.



Beschreibung der Maßnahme	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Umgestaltung des straßenunabhängigen Abschnitts ab Ave. St. Sebastien bis zum Stadtrand: Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit</li><li>• Herstellen einer gesicherten Querungsstelle im Bereich Poststraße / Im Gellhornpark s. Maßnahme K1</li><li>• Zwischen Im Gellhornpark und Buchenweg und Einmündung Schwarzer Weg s. Maßnahme R3-b</li></ul>	
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Knotenpunkt K1</li><li>• Kreuzung mit Nebenroute 8 Im Gellhornpark</li><li>• Zusammen mit Route 3 auf Ave. St. Sebastien</li><li>• Kreuzung mit Nebenroute 16 am südlichen Stadtrand im Grünbereich</li></ul>	
Nächste Umsetzungsschritte	Relevante Akteure
<ul style="list-style-type: none"><li>• Abstimmung mit Kreis + LBV.SH</li><li>• Entwurfsplanung</li></ul>	Stadt, Kreis, LBV.SH

## 7.1.2 Fernroute R2

Die Fernroute 2 ist ebenfalls eine wichtige überregionale Radverkehrsverbindung. Sie ermöglicht in/aus Richtung Westen eine Anbindung an das Hamburger Schnellbahnnetz (U Steinfurter Allee) sowie die Hamburger Velorouten 8 (City - Borgfelde - Hamm - Billstedt – Bergedorf) und 14 (Äußere Ringroute: Othmarschen - Schnelsen - Niendorf - Poppenbüttel – Billstedt). Sie ist allerdings genauso auch für den innerörtlichen Radverkehr von besonderer Bedeutung, da sie durch die Ortsmitte Glindes verläuft.



Die Fernroute 2 ist eine West-Ost-Verbindung und verläuft ausschließlich an der Möllner Landstraße momentan als Zweirichtungsradweg auf der nördlichen Seite der Hauptverkehrsstraße.

Im Zuge des Rahmenplans zur Ortsmitte wurde bereits vorgeschlagen, dass im Zentrum die Zweirichtungsradwege zugunsten beidseitigen Einrichtungsradwegen aufgelöst werden sollen. Außerdem wurde für den Knotenpunkt Möllner Landstraße/ Oher Weg/ Sönke-Nissen-Allee eine Umgestaltung zu einem Kreisverkehr vorgesehen. Dies wird in den folgenden Maßnahmenblättern zu den einzelnen Abschnitten der Route 2 aufgegriffen.



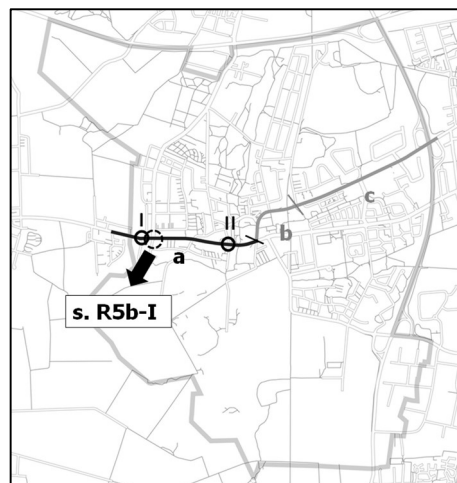
Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R2-a</b>	<b>Aufwertung der Fernroute 2 als Hauptradverbindung auch innerorts – Abschnitt a: westl. Stadtrand bis Oher Weg</b>	<b>SEHR HOCH</b>

<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Netzfunktion</th> </tr> <tr> <th>Hauptverbind.</th> <th>Ergänzungsverbind.</th> <th>Überörtl. Verbind.</th> <th>Schulweg</th> <th>Grüne Route</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"><b>X</b></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>X</b></td> <td style="text-align: center;"><b>X</b></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Netzfunktion					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>		Straßenkategorie <b>Hauptverkehrsstraße (Landesstraße)</b>	Möglicher Umsetzungszeitraum <b>Mittel- bis langfristig</b>
Netzfunktion																					
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route																	
<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>																		
Bisherige Radverkehrsführung <b>Zweirichtungsradweg Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h) <b>16.728 (Westl. Papend. R.) 15.176 (bis Oher Weg)</b>	Kosten															
Geplante Radverkehrsführung <b>Langfristiges Ziel: Beidseitig Einrichtungsradwege</b>					Schwerverkehrsstärke/-anteil <b>mittel</b>	Mögliche Förderung															

Ausgangslage

Der Abschnitt R2-a verläuft von Oststeinbek an der Möllner Landstraße bis zum Knotenpunkt Möllner Landstraße/Oher Weg/Sönke-Nissen-Allee. Im ersten Teilstück bis zum Papendieker Redder handelt es sich um einen gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und -radweg, der größtenteils asphaltiert ist und in kleineren Abschnitten auch gepflastert. Der restliche Teil dieses Abschnitts ist ein von den Fußgängern getrennter asphaltierter Zweirichtungsradweg. Nur rund um die Bushaltestelle Harvighorster Weg wird der Radweg als gepflasterter gemeinsamer Geh- und Radweg geführt.

Es gibt nur wenige lichtsignalgesteuerte Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Vor allem im Bereich Sandweg/Salbergstraße und dem Grünweg an der Glinder Au gibt es für Radfahrende nur wenig Möglichkeiten die Straße gesichert zu queren, um dann den Zweirichtungsradweg benutzen zu können.



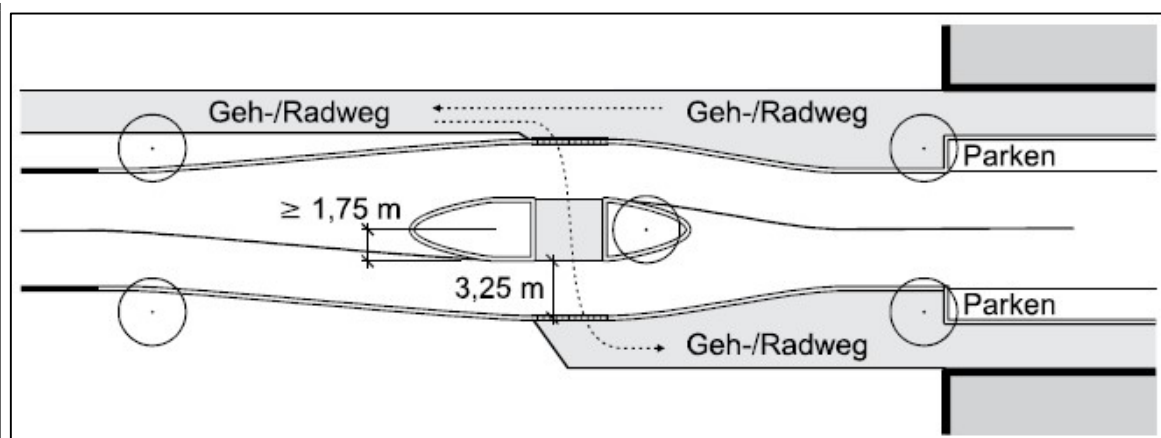
Ziele der Maßnahme

- Aufwertung der Hauptradverbindung durch die Schaffung von Einrichtungsradwegen und zusätzlicher Querungsmöglichkeiten.

Beschreibung der Maßnahme

Langfristiges Ziel:

- Veränderung des Straßenquerschnitts zugunsten von zwei Einrichtungsradwegen mit ausreichenden Breiten, glatten Oberflächen und farbigen Kennzeichnungen der Radwege bei Einmündungen.
- Schaffung einer Querungsmöglichkeit am Stadtrand zu Oststeinbek (Knotenpunkt R2a-I) (Wechsel zwischen Außerorts-Zweirichtungsradweg und Innerorts-Einrichtungsradwegen).



Quelle: ERA 2010, S. 57

Da eine Umsetzung von Einrichtungsradwegen in beiden Fahrtrichtungen zwischen Stadtgrenze und Saalbergstraße/Sandweg eine weitgehende Umgestaltung des Straßenquerschnitts und abschnittsweise die Inanspruchnahme von privaten Flächen voraussetzt, wird als mittelfristig erreichbare Zwischenphase vorgeschlagen:

- Beibehaltung des gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radwegs auf der nördlichen Straßenseite zwischen der Stadtgrenze und der Kreuzung Saalbergstraße/Sandweg
- Sicherung aller Einmündungen mit Rotmarkierung der Furten und Fahrradpiktogrammen
- Schaffung einer zusätzlichen gesicherten Quermöglichkeit am Knotenpunkt Möllner Landstraße/Saalbergstraße/Sandweg (Knotenpunkt R2a-II) und Aufpflasterung der Zufahrt aus dem Sandweg.

Hier hat die Beteiligung der Öffentlichkeit gezeigt, dass dies ein problematischer Knotenpunkt ist. Autofahrer aus dem Sandweg müssen sich in den teils dichten Verkehr auf der Möllner Landstraße einfädeln, fahren teilweise schnell an und achten dabei kaum auf die bergab fahrenden Radfahrer. Da erst eine Aufhebung des Zweirichtungsradwegs eine effektive Abhilfe schaffen würde, sollte bereits mittelfristig eine Sicherung des Zweirichtungsradwegs und der Querung über die Möllner Landstraße realisiert werden. Diese würde dann auch den Übergang zu den geplanten Einrichtungsradwegen in der Ortsmitte herstellen. Es ist im Detail zu prüfen, ob eine Mittelinsel bzw. ggf. eine Lichtsignalanlage realisiert werden kann.

- Herstellen von Einrichtungsradwegen zwischen Saalbergstraße/Sandweg und der Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg / Sönke-Nissen-Allee
- In Haltestellenbereichen: Führung des Radweges, bzw. gemeinsamen Rad- und Fußweges hinter dem Unterstand und Wartebereich der Fahrgäste, um Konflikte zu minimieren

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Kreuzung der Hauptroute R5 am Knotenpunkt Möllner Landstraße/Papendieker Redder (s. R5-b)
- Kreuzung der Nebenroute R9

Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit dem LBV.SH
- Vermessung und Vorentwurfsplanung, insb. im Hinblick die erforderlichen Flächenverfügbarkeiten

Relevante Akteure

Stadt, LBV.SH

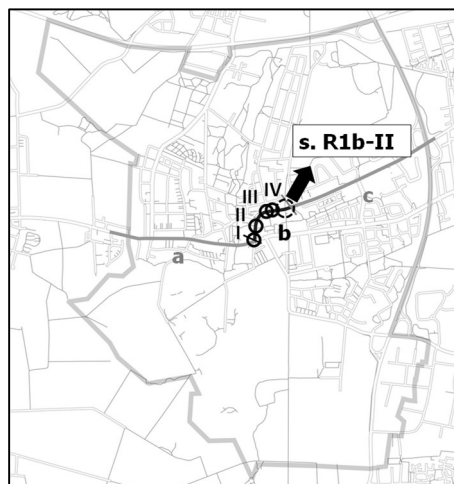
Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R2-b</b>	<b>Aufwertung der Fernroute 2 als Hauptradverbindung auch innerorts – Abschnitt b: Oher Weg bis Am Sportplatz</b>	<b>SEHR HOCH</b>

<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Netzfunktion</th> </tr> <tr> <th>Hauptverbind.</th> <th>Ergänzungsverbind.</th> <th>Überörtl. Verbind.</th> <th>Schulweg</th> <th>Grüne Route</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"><b>X</b></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>X</b></td> <td style="text-align: center;"><b>X</b></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Netzfunktion					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>		Straßenkategorie <b>Hauptverkehrsstraße (Landesstraße)</b>	Möglicher Umsetzungszeitraum <b>Mittel- bis Langfristig</b>
Netzfunktion																					
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route																	
<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>																		
Bisherige Radverkehrsführung <b>Zweirichtungsradweg</b>					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h) <b>15.176</b>	Kosten															
Geplante Radverkehrsführung <b>Beidseitige Einrichtungsradwege</b>					Schwerverkehrsstärke/-anteil <b>mittel</b>	Mögliche Förderung															

Ausgangslage

Der Abschnitt R2-b führt vom Abschnitt R2-a weiter entlang der Möllner Landstraße bis zur Straße Am Sportplatz. Für den größten Teil dieses Abschnitts liegen bereits Konzepte innerhalb des Rahmenplans zur Ortsmitte sowie im Zuge des B-Planes 42 – Altes Gleisdreieck vor, die in dieser Maßnahme übernommen werden.

Derzeit ist wie im Abschnitt R2-a ein Zweirichtungsradweg vorhanden, der zwar eine neue Asphaltierung in vielen Bereichen erhalten hat, jedoch z.B. durch Hindernisse und unzureichende Beschilderungen eine Nutzung erschwert. Wie sowohl die Unfallanalysen als auch die Öffentlichkeitsbeteiligung gezeigt haben, bestehen Sicherheitsprobleme vor allem im Einmündungsbereich der Mühlenstraße sowie im Bereich des Mühlencenters (Übergang zum Markt, Parkplatzzufahrt).

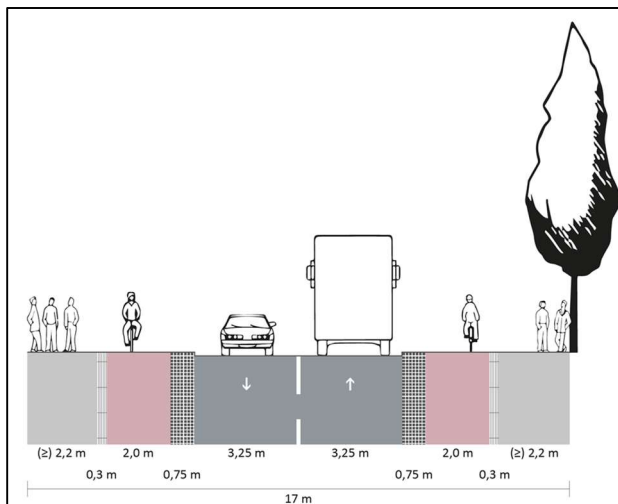


Ziele der Maßnahme

- Aufwertung als Hauptradverbindung durch Beseitigung der identifizierten Mängel und Konfliktpunkte, Abbau des Zweirichtungsradwegs zugunsten beidseitiger Einrichtungsradwege, Übernahme der vorhandenen Planungen und Konzepte.

Beschreibung der Maßnahme

- Umgestaltung des Knotenpunktes R2b-I Möllner Landstraße/Oher Weg/ Sönke-Nissen-Allee zu einem Kreisverkehr laut Rahmenplan zur Ortsmitte
- Umgestaltung der Möllner Landstraße auf diesem Abschnitt entsprechend des Rahmenplans Ortsmitte (Abbau des Zweirichtungsradwegs zugunsten beidseitigen Einrichtungradwegen)



- Umgestaltung des Knotenpunktes R2b-II: Im Rahmenplan sind der Wegfall und die Umgestaltung des Parkplatzes am Marktplatz festgelegt. Auch die bisherige Zufahrt zum Parkplatz wird im Zuge dessen umgestaltet und gestalterisch für den Rad- und Fußgängerverkehr hervorgehoben.
- Verbesserung der Führung im Bereich Mühlenstraße/Mühlencenters entsprechend dem Vorschlag aus dem Rahmenplan (Wegfall von Parkplätzen, farbliche Hervorhebung, barrierefreie Gestaltung der Konfliktpunkte mit dem Fußverkehr).
- Anpassung/Überprüfung der Ampelschaltung für den Radverkehr an der Kreuzung Möllner Landstraße/Mühlenstraße (R2b-III)
- Prüfung der Sicherung der Parkplatzzufahrt des Mühlencenters (R2b-IV) mit einer Lichtsignalanlage. Durch die Anlage von Einrichtungradwegen wird die Konfliktsituation zwischen Rad- und Pkw-Verkehr bereits etwas entschärft. Nach unseren Beobachtungen bestehen aber gerade in den Spitzenstunden auch erhebliche Konflikte zwischen den verschiedenen Kfz-Strömen, so dass hier aus Verkehrssicherheitsgründen die Einrichtung einer Lichtsignalanlage geprüft werden sollte.
- Rote Markierung der Fahrradwege und Fahrradpiktogrammen in allen Einmündungen

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Einmündung der Hauptroute R4 am Knoten Möllner Landstraße/Oher Weg/Sönke-Nissen-Allee
- Kreuzung der Nebenroute 6 über Knotenpunkt R2b-II
- Einmündung der Hauptroute 5 am Knotenpunkt Möllner Landstraße/Mühlenstraße
- Kreuzung der Hauptroute 1 mit eigenem Knotenpunkt (s. R1b-II)

Nächste Umsetzungsschritte

- Vertiefte verkehrstechnische Untersuchung der Parkplatzzufahrt Möllner Landstraße / Mühlencenter – Abstimmung mit Eigentümer / Betreiber Mühlencenter
- Entwurfsplanung

Relevante Akteure

Stadt, LBV.SH

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R2-c</b>	<b>Aufwertung der Fernroute 2 als Hauptradverbindung auch innerorts – Abschnitt c: Am Sportplatz bis Stadtgrenze</b>	<b>HOCH</b>

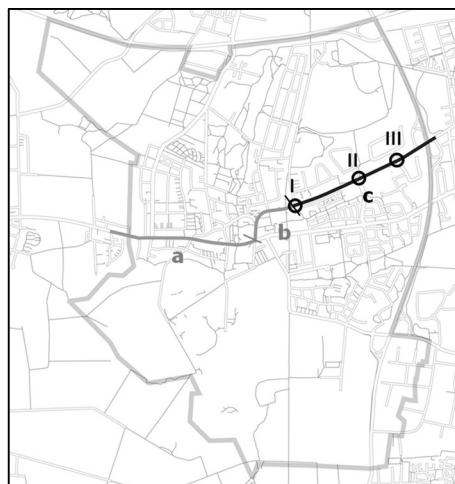
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Netzfunktion</th> </tr> <tr> <th>Hauptverbind.</th> <th>Ergänzungsverbind.</th> <th>Überörtl. Verbind.</th> <th>Schulweg</th> <th>Grüne Route</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"><b>X</b></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>X</b></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Netzfunktion					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>		<b>X</b>			Straßenkategorie <b>Hauptverkehrsstraße (Landesstraße)</b>	Möglicher Umsetzungszeitraum <b>Langfristig</b>
Netzfunktion																					
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route																	
<b>X</b>		<b>X</b>																			
Bisherige Radverkehrsführung <b>Gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Richtungen befahrbar</b>					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h) <b>15.176</b>	Kosten															
Geplante Radverkehrsführung <b>unverändert</b>					Schwerverkehrsstärke/-anteil	Mögliche Förderung															

#### Ausgangslage

Der Abschnitt R2-c ist dann der östlichste Teil der Möllner Landstraße im Bereich Am Sportplatz bis zur Stadtgrenze nach Neuschönningstedt. Er führt als in benutzungspflichtiger, beide Richtungen befahrbarer gemeinsamer Geh- und Radweg auf der nördlichen Seite der Möllner Landstraße entlang. Hier wurde teilweise neu asphaltiert, wobei hier bereits nach kurzer Zeit vereinzelt neue Aufrisse durch Baumwurzeln zu erkennen waren. Außerdem sind die Wegebreiten der Verkehrsfunktion der Verbindung nicht angemessen.

In dem Abschnitt befinden sich zwei Kreisverkehre mit einer typischen Außerorts-Führung des Radverkehrs (benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr, „Vorfahrt achten“ für den Radverkehr an den Querungen der Kreisverkehrsarme.

Problematisch ist dies vor allem am Kreisverkehr mit den Straßen Olande und Kaposvar-Spange. Zwar liegt der Kreisverkehr straßenverkehrsrechtlich außerorts, durch die Verbindung des nördlichen Wohngebiets an der Straße Olande mit den südlich unmittelbar angrenzenden Wohngebieten, Schulen und Versorgungsstandorten weist er jedoch sehr starke innerstädtisch geprägte Verkehrsbeziehungen auf. Dies spiegelt sich insbesondere auch in einem beobachtbaren höheren Fuß- und Radverkehrsaufkommen wider. Die angeordnete Vorfahrts-/Vorrangregelung an den Querungen der Knotenarme führt dabei zu einer intransparenten Vorfahrts-/Vorrangsituation zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr, die von den Verkehrsteilnehmenden – wie auch die Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt – nicht verstanden wird.



#### Ziele der Maßnahme

- Aufwertung der überörtlichen Verbindung durch Verbreiterung der Wegebreiten und Verbessern der Oberflächen
- Anpassen der Vorfahrtsregelung der Kreisverkehre

#### Beschreibung der Maßnahme

- Knotenpunkt R2c-I Möllner Landstraße / Am Sportplatz: Im B-Plan 42 Wohnpark Altes Gleisdreieck ist angegeben, dass die Stadt einen Kreisverkehr vorsieht, dies wird hier übernommen, um den Übergang zwischen Ein- und Zweirichtungsradwegen zu sichern.
- Ab dem Kreisverkehr in Richtung Osten wird der vorhandenen Zweirichtungsgeh- und -radweg beibehalten. Er sollte jedoch möglichst auf mind. 3,0 m verbreitert werden.

- Verbesserung der Oberflächenqualität: Hier wird der gerade neu gemachte Asphaltweg aufgrund von Wurzelaufbrüchen wieder erneuert, allerdings mit einer Pflasterung. Dies ist für einen Radweg nicht empfehlenswert. Hier wären Gespräche mit dem Land erforderlich, um die Situation zu verbessern.
- Durchgängige Beleuchtung der Strecke
- In Haltestellenbereichen: Führung des Radweges, bzw. gemeinsamen Rad- und Fußweges hinter dem Unterstand und Wartebereich der Fahrgäste, um Konflikte zu minimieren
- Im Bereich des Abschnitts R2-c vom geplanten Kreisverkehr bis zur Straße an der alten Wache: Freigabe des vorhandenen Gehwegs für den Radverkehr in beiden Richtungen, um die gesicherte Querung im Zuge des Kreisverkehrs erreichen zu können.
- Kreisverkehr R2c-II (Möllner Landstr./ Kapsovar-Spange/ Olande):  
Veränderung der Verkehrsregelung entsprechend der Regellösung für innerörtliche Kreisverkehre (Fußgängerüberwege und Radwegesfurten, kein Vorfahrt achten für den Radverkehr), um eine eindeutige, für alle Verkehrsteilnehmenden verständliche Verkehrsregelung herzustellen. Insbesondere im Knotenarm Olande sollte darüber hinaus eine Aufpflasterung der Fuß- und Radquerung erfolgen.  
*Eine Prüfung der Versetzung der Ortsdurchfahrt läuft bereits, um eine Verkehrsregelung für innerörtliche Kreisverkehr umsetzen zu können.*
- Rote Markierung der Fahrradwege und Fahrradpiktogrammen in allen Einmündungen

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

Die Hauptroute K7 kreuzt an Knotenpunkt R2c-II (Möllner Landstr./ Kapsovar-Spange/ Olande).

Nächste Umsetzungsschritte	Relevante Akteure
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit dem LBV.SH</li> </ul>	Stadt, LBV.SH



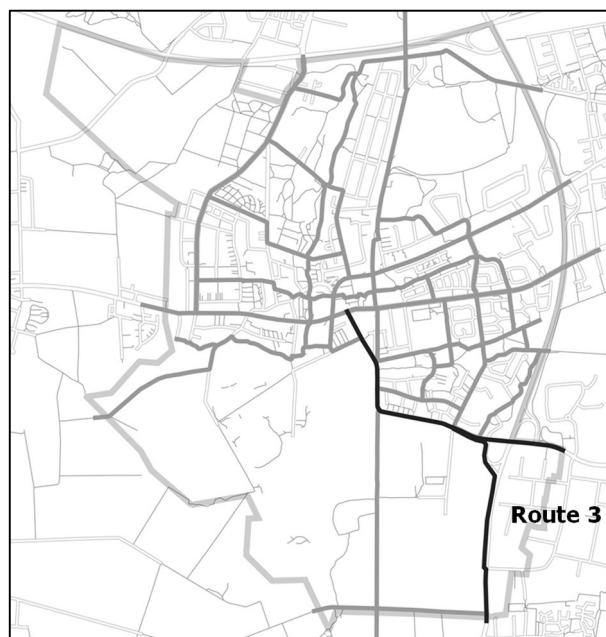
### 7.1.3 Hauptroute R3

Die Hauptroute 3 verläuft vom Oher Weg im Zentrum Glindes über die Ave St. Sebastien und den Reinbeker Weg, bis sie sich an der Kreuzung Reinbeker Weg/Holstenkamp aufteilt in die Route weiter entlang der K26 nach Osten in Richtung Schönningstedt und entlang der K80 nach Süden in Richtung Reinbek.

Durch den Radverkehr werden nach unseren Beobachtungen überwiegend die straßenbegleitend einseitig vorhandenen Wege im Zweirichtungsverkehr genutzt, wenngleich diese nicht als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen bzw. für den Radverkehr freigegeben sind. Lediglich im Bereich der Ortsmitte ist in der Avenue St. Sebastien in Richtung Süden ein nicht benutzungspflichtiger Radweg baulich erkennbar.

Vom Oher Weg bis zur Buchenweg ist diese Route neben einer Ausweisung als regionale Verbindung (ursprüngliche Führung der Fernroute 1 s. Kapitel 5.2.3) auch für den internen Radverkehr von Bedeutung. Alle weiteren Abschnitte werden eher als Verbindung zu den angrenzenden Gemeinden oder dem (über)regionalen Radverkehr genutzt.

Vor allem der Abschnitt zwischen der Straße In der Trift und dem Waldweg in Richtung Hamburg-Bergedorf wird von mehreren Routen des vorliegenden Radwegekonzeptes genutzt (s. Abbildung). Das unterstreicht die Notwendigkeit der Schaffung von attraktiven Radwegen, sicheren Querungen und klaren Wegführungen auf dieser Route 3.

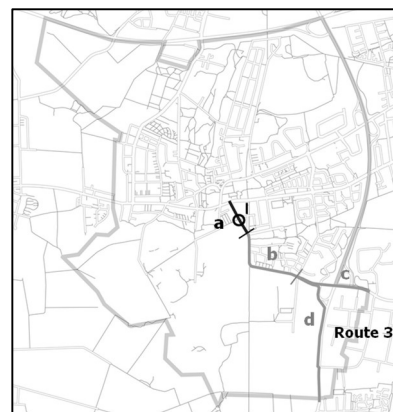


Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R3-a</b>	<b>Aufwertung der Hauptroute 3 im Abschnitt a: Ave St. Sebastien vom Oher Weg bis zur Straße Im Gellhornpark</b>	<b>SEHR HOCH</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Hauptverbind.</td> <td>Ergänzungsverbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schulweg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>		<b>X</b>			<p>Straßenkategorie</p> <p>Hauptverkehrsstraße (Kreisstraße)</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Mittel- bis langfristig</p>
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route												
<b>X</b>		<b>X</b>														
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>Radweg bis In der Trift (nicht benutzungspflichtig)</p>			<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p> <p>Ca. 8.580</p>	<p>Kosten</p> <p>0,8-1,0 Mio. €</p>												
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>Beidseitige Einrichtungsradwege, alternativ Gehweg – Rad frei</p>			<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p>	<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.</p>												

Ausgangslage

Der Abschnitt a der Route 3 vom Oher Weg bis zur Straße Im Gellhornpark verläuft durch dicht bebautes Gebiet und wird von einigen Fußgängern und Radfahrern und vor allem von Schülern gut genutzt. Bisher befindet sich nur auf der westlichen Straßenseite der Ave St. Sebastien vom Oher Weg bis zur Straße In der Trift ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Ab da beginnt ein asphaltierter Weg, der als gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Richtungen genutzt wird, jedoch nicht entsprechend beschildert ist. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite gibt es nur einen Fußweg, der teilweise hinter die straßenseitigen Parkplätze verschwenkt ist.



Ziele der Maßnahme

- Aufwertung als Radhauptverbindung und Schaffen einer sicheren Schulroute mit Führung des Radverkehrs im Einrichtungsverkehr auf beiden Straßenseiten

Beschreibung der Maßnahme

- Separierte Führung des Radverkehrs auf beiden Straßenseiten im Einrichtungsverkehr
- Im Abschnitt Oher Weg bis In der Trift: Möglichst Herstellung von nicht benutzungspflichtigen Einrichtungsradwegen auf beiden Straßenseiten; sollte dies aufgrund von Flächenrestriktionen nicht möglich sein, Herstellen von mind. 2,5 m (mögl. 3,0 m) breiten Gehwegen mit „Rad frei“ als Servicelösung für unsicherer Radfahrende; auf der östlichen Straßenseite bedingen beide Lösungen eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs, bei der die bisherigen Senkrechtparkplätze durch Längsparkplätze ersetzt werden.
- Südlich von der Einmündung In der Trift: Beidseitig ausreichende breite Gehwege (min. 2,5 m) mit Freigabe für den Radverkehr
- Neue Querungsmöglichkeit für Radfahrer am Knotenpunkt R3a-I in die Straße In der Trift

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

Gleiche Führung mit der Nebenroute 8 von In der Trift bis Im Gellhornpark.

Nächste Umsetzungsschritte	Relevante Akteure
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Abstimmung mit dem Kreis + LBV.SH</li> </ul>	Stadt, Kreis, LBV.SH

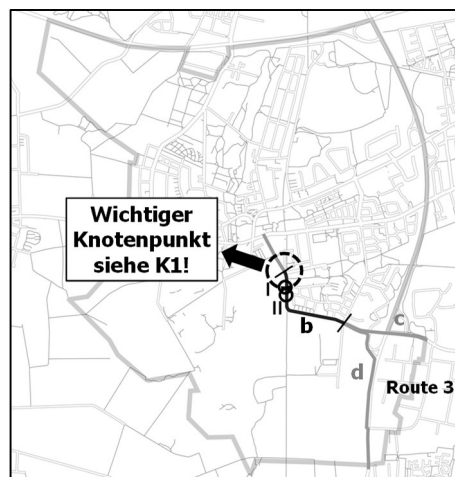
Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R3-b</b>	<b>Aufwertung der Hauptroute 3 im Abschnitt a: Ave St. Sebastien von der Straße Im Gellhornpark bis Holstenkamp</b>	<b>SEHR HOCH</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Hauptverbind.</td> <td>Ergänzungsverbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schulweg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>		<b>X</b>			<p>Straßenkategorie</p> <p>Hauptverkehrsstraße (Kreisstraße)</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Mittel- bis langfristig</p>
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route												
<b>X</b>		<b>X</b>														
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>Gemeinsamer Geh- und Radwege (nicht benutzungspflichtig)</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p> <p>ca. 8.580</p>	<p>Kosten</p> <p>400 Tsd. €</p>										
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p><u>Abschnitt bis Buchenweg:</u> Vorzugslösung: Gehwege – Rad frei auf beiden Straßenseiten im Einrichtungsverkehr Alternative: Gehweg – Rad frei auf der westl. Straßenseite im Zweirichtungsverkehr <u>Abschnitt südl. Buchenweg:</u> Gehweg – Rad frei auf der westl. Straßenseite (Zweirichtungsverkehr)</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p>	<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.</p>										

Ausgangslage

Im zweiten Abschnitt der Route 3 auf der Ave. St. Sebastien ab der Straße Im Gellhornpark und weiter auf dem Reinbeker Weg bis zum Holstenkamp gibt es parallel zur Fahrbahn auf der westlichen bzw. südlichen Seite einen straßenbegleitenden Weg, der – wenngleich nicht als solcher explizit beschildert – als gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr genutzt wird.

Da die Ave St. Sebastien recht hohe Verkehrsstärken aufweist und vor allem auch wegen der gefahrenen KFZ-Geschwindigkeiten von 50km/h bzw. 60km/h sind hier dringend Regelungen für den Radverkehr erforderlich. Der Knotenpunkt Ave St. Sebastien/Poststraße/Im Gellhornpark ist entsprechend des Maßnahmenblattes R1-c wegen seiner Bedeutung als gesondertes Maßnahmenblatt K1 ausgewiesen.



Ziele der Maßnahme

- Attraktivierung durch Verbreiterung des vorhandenen Weges und Schaffung einer klaren Radverkehrsführung

Beschreibung der Maßnahme

Kurzfristig:

- Freigabe des im westlichen Seitenraum bestehenden Fußwegs für den Radverkehr in beiden Richtungen zur Legalisierung der allgemeingebäuchlichen Nutzung

Vorzugsvariante:

- Herstellen von ausreichend breiten Gehwegen (mind. 2,5 m, mögl. 3,0 m Breite) auf beiden Straßenseiten bis zur Einmündung Buchenweg und Freigabe für den Radverkehr (Gehweg – Rad frei)
- Am Buchenweg mit Mittelinsel gesicherter Übergang auf den gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und -radweg in Richtung stadtauswärts.

Alternativvariante: falls Vorzugslösung aufgrund von Flächenrestriktionen nicht realisierbar:

- Verbreiterung des im westlichen Seitenraums auf mind. 2,5 m, mögl. 3,0 m Breite und Freigabe für den Radverkehr (Gehweg – Rad frei)

Bei beiden Varianten:

- Aufwertung des gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Ave. St. Sebastien südlich der Einmündung Buchenweg: Beschilderung Gehweg – „Rad frei“ in beiden Richtungen, Verbreiterung auf mögl. 3,0 m, mind. 2,5 m
- Schaffung von gesicherten Querungsstellen an den Einmündungsbereichen Weidenweg (R3b-I) und Buchenweg (R3b-II) (Mittelinseln, Verlegung des vorhandenen lichtsignalgesteuerte Überwegs)
- Verbesserung der Oberflächen und Beschilderung, u.a. Neugestaltung der Einmündung am Schwarzen Weg (Überleitung Asphalt – wassergebundene Decken)

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Knotenpunkt K1
- Gleiche Führung mit Fernroute 1 zwischen der Straße Im Gellhornpark und dem Waldweg in Richtung Hamburg-Bergedorf
- Einmündung von der Nebenroute R14 am Buchenweg

Nächste Umsetzungsschritte

- Weitere Abstimmung mit dem Kreis + LBV.SH

Relevante Akteure

Stadt, Kreis, LBV.SH

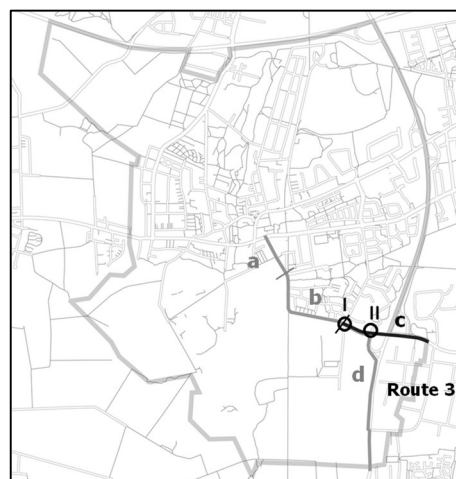
Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R3-c</b>	<b>Östlicher Abschnitt der Route 3 Reinbeker Weg vom Holstenkamp zur Stadtgrenze nach Reinbek</b>	<b>MITTEL</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Hauptverbind.</td> <td>Ergänzungsverbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schulweg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>		<b>X</b>			<p>Straßenkategorie</p> <p>Hauptverkehrsstraße (Kreisstraße)</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Mittel- bis langfristig</p>
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route												
<b>X</b>		<b>X</b>														
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>Gemeinsamer Geh- und Radweg (nicht benutzungspflichtig)</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p> <p>12.866</p>	<p>Kosten</p> <p>250 Tsd. €</p>										
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>Gehweg – Rad frei auf der südl. Straßenseite (Zweirichtungsverkehr)</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p>	<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.</p>										

Ausgangslage

Der Abschnitt R3-c beschreibt den Weg entlang des Reinbeker Wegs vom Holstenkamp bis zum Stadtrand auf stadteinwärtsliegender Seite. Hier setzt sich der straßengeleitende Weg fort, der – ohne entsprechende Beschilderung – als gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr genutzt wird. Im ersten Teilbereich vom Holstenkamp gesehen ist der Weg durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt und nicht befestigt. Auf dem gesamten Abschnitt R3-c ist der Weg für einen Zweirichtungsgeh- und -radweg zu schmal, auch wenn der Fußgängerverkehr eher gering ist.

Es fehlen Beschilderungen, dass Radfahrende in Richtung Schönningstedt die Straßenseite wechseln müssen, da ein Weiterfahren auf der stadtauswärtsliegenden Straßenseite nur ein Abschwenken in Richtung Süden (Abschnitt R3-d) zulässt.



Ziele der Maßnahme

- Attraktivierung der Hauptroute durch Verbreiterung der Gehwegbreiten und Oberflächenverbesserungen; klare Verkehrsführungen

Beschreibung der Maßnahme

- Knotenpunkt R3c-I: Verkürzung der Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger beim Überqueren des Reinbeker Wegs auf der Seite zur K80 (Wartezeit im Selbstversuch nach Anforderung 1:43 Min.). Verkleinern des Grünstreifens im Kreuzungsbereich, um Sichtbarkeit der Radfahrenden zu garantieren.
- Deutlich erkennbare Wegeführung am Knotenpunkt K3c-I: Radfahrende in Richtung stadtauswärts, die die K80 überqueren wollen, müssen hier die Straßenseite wechseln und im Zweirichtungsradverkehr auf der linken Straßenseite weiterfahren.
- Verbreiterung des Weges und Asphaltierung der unbefestigten Oberflächen
- Schaffen einer durchgängigen Beleuchtung
- Kenntlichmachung der Einmündung der Nebenroute 11



---

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Einmündung der Hauptroute 7 am Holstenkamp (R3c-I)
- Einmündung der Nebenroute 11 am Knotenpunkt R3c-II

Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit dem Kreis und dem LBV.SH

Relevante Akteure

Stadt, Kreis, LBV.SH

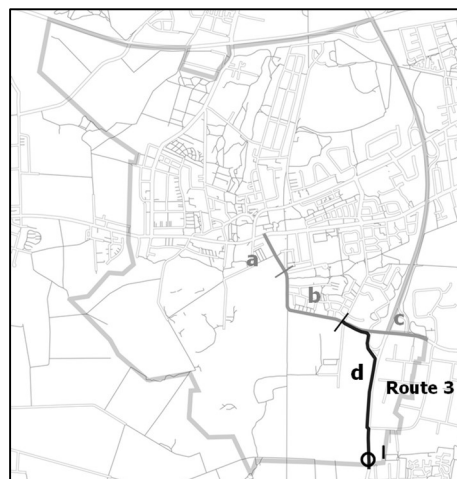
Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R3-d</b>	<b>Südlicher Abschnitt der Route 3 entlang des Reinbeker Wegs und der K80 vom Holstenkamp bis zur Stadtgrenze</b>	<b>SEHR HOCH</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Hauptverbind.</td> <td>Ergänzungsverbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schulweg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>		<b>X</b>			<p>Straßenkategorie</p> <p>Hauptverkehrsstraße (Kreisstraße)</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Kurz- bis langfristig</p>
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route												
<b>X</b>		<b>X</b>														
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen befahrbar)</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p>	<p>Kosten</p> <p>kurzfristig: 30-50 Tsd. € langfristig: 800 Tsd. €</p>										
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>unverändert</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p>	<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.</p>										

Ausgangslage

Die Route R3-d beginnt, wie auch der Abschnitt R3-c, am Holstenkamp, schwenkt dann aber entlang der K80 Richtung Süden ab. Es handelt sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg, der in beide Richtungen befahren werden kann. Der Weg ist in weiten Teilen, d.h. vom Reinbeker Weg bis zur Gutenbergstraße, von einem Grünstreifen – teilweise sogar einem Wäldchen – von der Fahrbahn getrennt. Während diese Trennung vom Kfz-Verkehr positiv zu bewerten ist, geht mit ihr gleichzeitig eine z.T. eingeschränkte Einsehbarkeit und damit soziale Kontrolle des Radwegs einher.

Darüber hinaus ist der Weg zu schmal für überholende oder sich begegnende Radfahrende und die Oberflächenbeschaffenheit ist sehr schlecht. Die Einmündung des Waldwegs birgt aufgrund der großen Abbiegeradien und der daher möglichen höheren Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Radfahrende.



Ziele der Maßnahme

- Sehr hohe Priorität: Abbau des Sicherheitsrisikos für Radfahrende am Knotenpunkt R3d-I
- Mittlere Priorität: Attraktivierung der Strecke als (über)regionale Verbindung mit einer Verbreiterung der Wege und Oberflächenverbesserungen

Beschreibung der Maßnahme

Kurzfristig mit sehr hoher Priorität:

- Umgestaltung des Knotenpunktes R3d-I (Waldweg): Verringerung der Abbiegeradien für den KFZ-Verkehr, Rotmarkierung der Radwege und Freihaltung der Sichtverhältnisse durch Rückschnitt des angrenzenden Grünbewuchses

Mittlere Priorität:

- Verbreiterung des Wegs und Verbesserung der Oberflächen auf der gesamten Strecke
- Einführung einer durchgängigen Beleuchtung des Weges

---

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Einmündung der Regionalen Route 14 am Knotenpunkt R3d-I (Waldweg)

Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit Kreis, Straßenverkehrsbehörde und LBV.SH

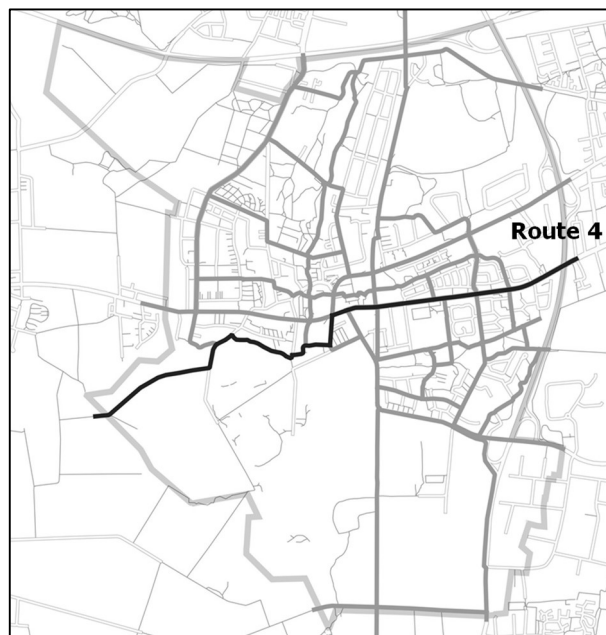
Relevante Akteure

Stadt, Kreis, LBV.SH



### 7.1.4 Hauptroute R4

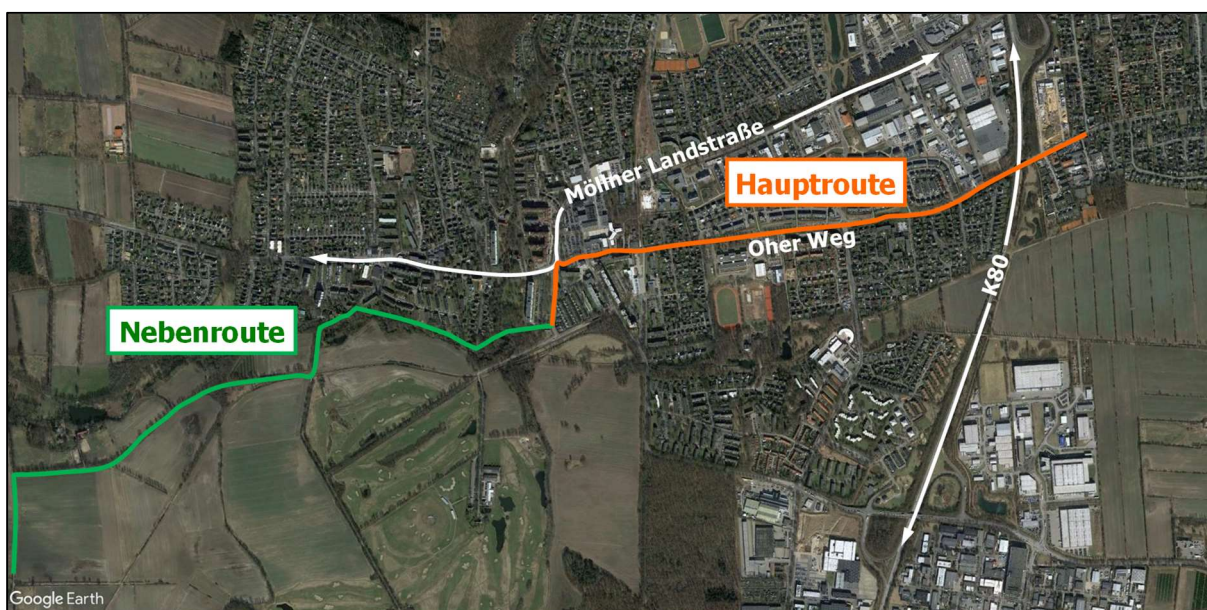
Die Route 4 ist im regionalen Radverkehrskonzept des Kreises Stormarn als Nebenroute ausgewiesen und führt von Mümmelmannsberg/Havighorst und der regionalen Hauptroute 12 des Stormarner Radverkehrskonzepts – über Grünflächen im Südwesten Glinde sowie die Gliner Au zum Oher Weg und an diesem entlang in Richtung Schönningstedt.



In dem vorliegenden Radverkehrskonzept Glinde ist der erst Teil vom Südwesten Glinde bis zum Oher Weg nur als Nebenroute zu sehen, da im Alltagsradverkehr die Verbindung bisher eher untergeordnet ist. Sie hat aber Potenzial, da über diesen Weg zum Beispiel auch die U-Bahnstation Mümmelmannsberg zu erreichen ist. Da sie weitgehend abseits von Siedlungsflächen durch Grünzüge verläuft ist sie aber im Hinblick auf die soziale Kontrolle vor allem bei Dunkelheit als problematisch einzuschätzen.

Der Bereich entlang des Oher Wegs ist aber auf jeden Fall als Hauptroute in Glinde Radverkehrsnetz zu sehen, da die Route zum einen zum Stadtzentrum führt und sich hier zum anderen das Schulzentrum befindet, zu dem auch viele Schüler aus Schönningstedt fahren. Eine qualitativ hochwertige und sichere Wegeführung ist demnach notwendig.

Der Bereich entlang des Oher Wegs ist aber auf jeden Fall als Hauptroute in Glinde Radverkehrsnetz zu sehen, da die Route zum einen zum Stadtzentrum führt und sich hier zum anderen das Schulzentrum befindet, zu dem auch viele Schüler aus Schönningstedt fahren. Eine qualitativ hochwertige und sichere Wegeführung ist demnach notwendig.

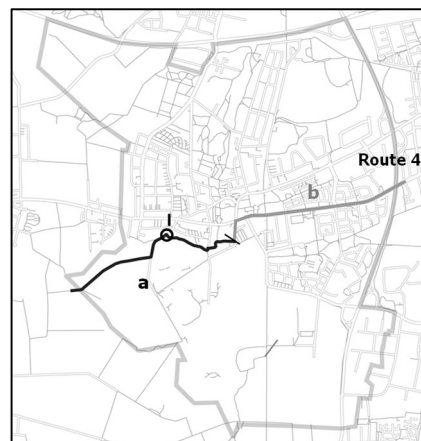


Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R4-a</b>	<b>Aufwertung der Route 4 im Grünbereich vom südwestlichen Stadtrand bis zur Sönke-Nissen-Allee</b>	<b>MITTEL</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Hauptverbind.</td> <td>Ergänzungsverbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schulweg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> </tr> </table>					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route			<b>X</b>		<b>X</b>	<p>Straßenkategorie</p> <p>Grünverbindung</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Mittel- bis langfristig</p>
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route												
		<b>X</b>		<b>X</b>												
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>straßenunabhängig</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p> <p>-</p>	<p>Kosten</p> <p>600 Tsd. €</p>										
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>unverändert</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p> <p>-</p>	<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.</p>										

Ausgangslage

Ab der Straße Domhorst Gut an der Stadtgrenze zu Oststeinbek bis zum Havighorster Weg führt die Route R4-a auf einem unbefestigten Weg. Nach einem kurzen Stück entlang des Havighorster Wegs geht es weiter auf der Grünwegeverbindung entlang der Gliner Au. Dabei handelt es sich um einen asphaltierten Weg, den sich die Radfahrenden in beide Richtungen mit den vielen Fußgängern teilen müssen. Hier kommt es zwangsläufig immer wieder zu Konflikten und gegenseitige Rücksichtnahme ist von Nöten. Ab der Saalbergstraße wird die Route über An der Trift zur Sönke-Nissen-Allee geführt.



Ziele der Maßnahme

- Aufwertung des Abschnitts als Nebenroute mit regionaler Bedeutung
- Verringerung von Konflikten mit Fußgängern

Beschreibung der Maßnahme

- Fortführung der asphaltierten Oberflächen von der Straße Domhorst Gut bis zum Havighorster Weg (Streckenabschnitt ist <1km).
- Auf dem Havighorster Weg Kenntlichmachung der Einmündung des Grünwegs an der Gliner Au (Knotenpunkt R4a-I) und Beschilderung der Wegeführung; Erweitern des Parkverbots entlang der Einmündung
- Der weitere Weg entlang der Gliner Au sollte – sofern möglich – verbreitert werden, um Konflikte mit zu Fuß Gehenden zu vermeiden. In jedem Fall sollten auf der gesamten Strecke die Oberflächen verbessert werden.

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

keine

Nächste Umsetzungsschritte

- Beschilderung
- Vorentwurfsplanung

Relevante Akteure

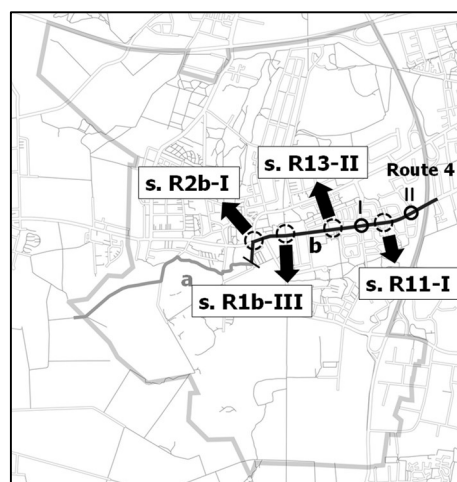
Stadt, ggf. Anwohner

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R4-b</b>	<b>Aufwertung der Hauptroute Sönke-Nissen-Allee/Oher Weg und Erhöhung der Verkehrssicherheit</b>	<b>SEHR HOCH</b>

<b>Netzfunktion</b> Haupt-verbind. <b>X</b> Ergänzungs-verbind.    Überörtl. Verbind. <b>X</b> Schulweg <b>X</b> Grüne Route					<b>Straßenkategorie</b> Erschließungsstraße Hauptverkehrsstraße	<b>Möglicher Umsetzungszeitraum</b> Kurz- bis langfristig
<b>Bisherige Radverkehrsführung</b> Radweg (nicht benutzungspflichtig) Zweirichtungsradweg					<b>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</b> Sönke-Nissen-A.: 640 Oher Weg: ca. 4.000	<b>Kosten</b> kurzfristig: 10 Tsd. € langfristig: 1,5-2,0 Mio. €
<b>Geplante Radverkehrsführung</b> Radweg (beidseitig)					<b>Schwerverkehrsstärke/-anteil</b>	<b>Mögliche Förderung</b> FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.

**Ausgangslage**

Der östliche Abschnitt b der Route R4 beschreibt die Hauptroute entlang der Sönke-Nissen-Allee und dem Oher Weg bis zum Stadtrand nach Schönningstedt. Auf der Sönke-Nissen-Allee befindet sich auf der östlichen Straßenseite ein nicht benutzungspflichtiger Radweg, der auf der südlichen Seite des Oher Weg bis zur Ave. St. Sebastien weitergeführt wird. Ansonsten befindet sich auf dem Oher Weg auf der nördlichen Straßenseite durchgängig ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg, der teilweise auch als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt wird.



**Ziele der Maßnahme**

- Aufwertung der Route R4-b als Hauptroute mit gesicherter Einrichtungsführung in beiden Fahrrichtungen
- Schaffung einer sicheren Schulwegroute

**Beschreibung der Maßnahme**

- Die Sönke-Nissen-Allee ist eine Tempo-30-Zone, in die nur die Anlieger des dort befindlichen Wohngebietes bzw. des Golfplatzes fahren. Auch vor dem Hintergrund der geplanten Erweiterung des Hotels am Golfplatz ist die Verkehrsstärke als sehr gering einzustufen, so dass Radverkehrsanlagen nicht erforderlich sind. Der auf der östlichen Straßenseite bestehende nicht benutzungspflichtige Radweg sollte daher mittel- bis langfristig zugunsten einer einheitlichen Seitenraumgestaltung zurückgebaut werden. Für unsicherer Radfahrende können ggf. die Seitenräume als Gehwege – Rad frei freigegeben werden.
- Sicherung des Radwegendes bzw. Kennzeichnung des Radwegeanfangs: In ausreichender Entfernung vor bzw. nach dem Knotenpunkt Sönke-Nissen-Allee/Oher Weg/Möllner Landstraße (s. R2b-I), der zu einem Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen ausgebaut werden soll (s. Maßnahmenblatt R2-b), sollte der Radverkehr von der Fahrbahn auf Radwege Richtung stadteinwärts bzw. von den Radwegen auf die Sönke-Nissen-Allee stadtauswärts

geführt werden.

- Auf dem Oher Weg Einrichtung von beidseitigen Einrichtungsradwegen von der Sönke-Nissen-Allee bis zum Kreuzkamp mit entsprechenden Breiten und Oberflächenverbesserungen. Sofern auf einzelnen Abschnitten keine ausreichenden Flächen für eigenständige Radwege verfügbar sind, Ausbau des Seitenraums auf mind. 2,5 m Breite und Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. Gehweg – Rad frei
- Prüfung der Benutzungspflicht vor dem Hintergrund der relativ geringen Verkehrsstärke.
- **Kurzfristig:** Die Verkehrsregelung am Kreisverkehr Oher Weg/Kaposvar Spange/ Holstenkamp (R4b-I) ist derzeit nicht eindeutig geregelt. Dies gilt insbesondere für den Fußverkehr, der nur bei den Kreisverkehrausfahrten Vorrang vor dem Kfz-Verkehr hat, bei den Einfahrten ist er hingegen wartepflichtig. Der Radverkehr hat dagegen durch die explizite Beschilderung sowohl in den Ein- als auch den Ausfahrten Vorrang vor dem Kfz-Verkehr. Um eine eindeutige und transparente Verkehrsregelung zu erhalten, sollten entsprechend der Regellösung für innerörtliche Kreisverkehre Fußgängerüberwege und Radwegefurten markiert werden. Zur Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs sollten die Furten darüber hinaus rot markiert und mit Fahrradpiktogrammen versehen werden.
- Am Ende der beidseitigen Radwege und dem Beginn des Zweirichtungsradwegs kurz vor der Brücke über die K80 muss das Radwegende gesichert werden und eine gesicherte Querung geschaffen werden (s. Knotenpunkt R4b-II)
- In Haltestellenbereichen: Führung des Radweges, bzw. gemeinsamen Rad- und Fußweges hinter dem Unterstand und Wartebereich der Fahrgäste, um Konflikte zu minimieren
- Sicherung sämtlicher Furten an Einmündungen mit Rotmarkierungen und Fahrradpiktogrammen

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Umgestaltung des Knotenpunktes R2b-I in einen Kreisverkehr
- Kreuzung der Fernroute 1 mit Querung des Oher Wegs (R1b-III)
- Kreuzung der Nebenroute 13 im Bereich des Schulzentrums am Oher Weg (Knotenpunkt R13-I)
- Kreuzung der Nebenroute 11 mit Querung des Oher Wegs (R11-I)

Nächste Umsetzungsschritte

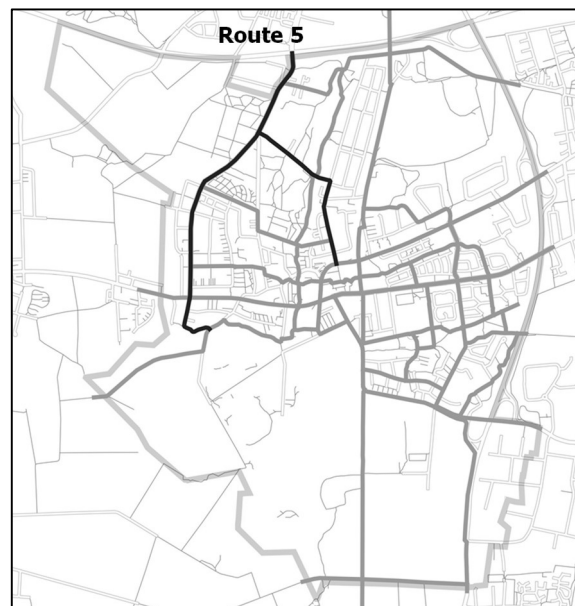
- Abstimmung mit Stadt Reinbek über Weiterführung der Radverkehrsführung

Relevante Akteure

Stadt, Stadt Reinbek

## 7.1.5 Hauptroute R5

Die Hauptroute 5 ist eine Nord-Süd-Verbindung von Willinghusen über die Autobahnbrücke entlang des Willinghusener Wegs. An der Einmündung des Kupfermühlenwegs teilt sich die Route einmal in eine Fortführung Richtung Süden über den Papendieker Redder und die Sebaldkoppel sowie den Grünweg entlang der Glinder Au bis zur Route 4. Der andere Teilabschnitt führt vom Willinghusener Wegs links über den Kupfermühlenweg und rechts auf die Mühlenstraße bis zur Möllner Landstraße bzw. der Hauptroute 2.



Die bisherige Radverkehrsführung ist vor allem entlang des Willinghusener Wegs und des Papendieker Redders als problematisch zu betrachten. Es gibt teils stadteinwärts, teils stadtauswärts einseitig und ab der Straße Am Walde auch beidseitig straßenbegleitende Wege, die jedoch nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Dem entsprechend müssen Radfahrer die Straße benutzen. Vor dem Hintergrund des weitgehenden Außerortscharakters (Anbaufreiheit) der Straße und der damit einhergehenden höheren gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten vor allem im nördlichen Teil fühlen sich viele Radfahrende – wie die Bürgerbeteiligung gezeigt hat – trotz der geringen Verkehrsstärken im Mischverkehr unsicher. Unsichere Radfahrer nutzen also die Fußwege, müssen ungeschützt die Straßenseite wechseln und fahren teilweise auf der falschen Seite. Die Abbildung veranschaulicht die Fahrt eines von Norden nach Süden fahrenden unsicheren Radfahrenden.

Radfahrende, die den Abschnitt über den Kupfermühlenweg und die Mühlenstraße nutzen, müssen im Mischverkehr auf der Straße fahren. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit, einem insgesamt schon recht engen Straßenraums, vielen parkenden Autos stellt dies – wie die Beteiligung gezeigt hat – für viele Radfahrende eine unsichere Führung dar.

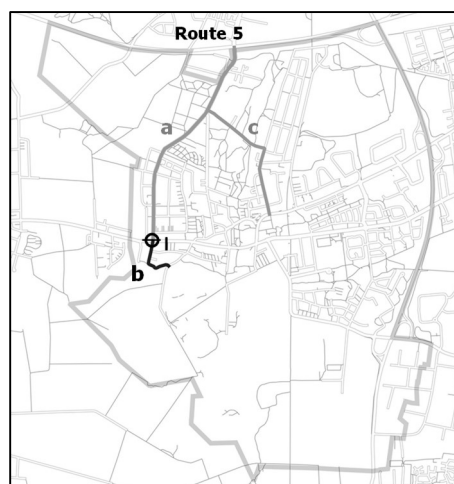
Nr. <b>R5-a</b>	Bezeichnung <b>Aufwertung der Hauptroute 5 im Abschnitt a Willinghusener Weg und Papendieker Redder (K109)</b>	Priorität <b>Hoch</b>											
<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Hauptverbind.</td> <td>Ergänzungsverbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schulweg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>		<b>X</b>			Straßenkategorie <b>Hauptverkehrsstraße (Kreisstraße)</b>	Möglicher Umsetzungszeitraum <b>Kurz- bis mittelfristig</b>
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route									
<b>X</b>		<b>X</b>											
Bisherige Radverkehrsführung <b>Mischverkehr bzw. gem. Geh- und Radweg (nicht benutzungspflichtig)</b>		Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h) <b>3.100</b>	Kosten										
Geplante Radverkehrsführung <b>Radweg (beidseitig)</b>		Schwerverkehrsstärke/-anteil	Mögliche Förderung										
<p>Ausgangslage</p> <p>Im Abschnitt a der Hauptroute 5 entlang der K109 von der Autobahnbrücke bis zur Möllner Landstraße sind keine ausgewiesenen Radverkehrsanlagen vorhanden. Von der Autobahnbrücke kommend befindet sich ein gemeinsam genutzter Geh- und Radweg auf stadteinwärts liegender Straßenseite, der aber auf der Höhe der Straße Am Berge endet. Stattdessen beginnt hier ein Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite.</p> <p>Von der Kreuzung, in der der Willinghusener Weg abbiegt und die K109 weiter auf dem Papendieker Redder verläuft, bis zum Friedhof, handelt es sich um einen Streckenabschnitt, der außerorts liegt. Ab der Einmündung der Straße Am Walde befinden sich auf beiden Straßenseiten Gehwege, die jedoch nicht für den Radverkehr freigegeben sind.</p> <p>Insgesamt ist die Wegeführung für Radfahrende sehr unklar und eine Nutzung der Straße nur für sichere Radfahrer attraktiv. Des Weiteren gibt es einige ungesicherte Querungsstellen, an denen Radfahrende die Straßenseite wechseln müssen.</p>													
<p>Ziele der Maßnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von sicheren Radverkehrsanlagen</li> <li>• Sicherung von Querungsstellen und Einmündungen</li> </ul>													
<p>Beschreibung der Maßnahme</p> <p>Seitens des Kreises erfolgt gegenwärtig in Abstimmung mit der Stadt Glinde die Planung für bauliche Maßnahmen im Zuge der K109 zwischen der L94 und ca. 100 m nördlich der Einmündung „Am Walde“. Angesichts dieses konkreten und detaillierteren Planungsprozesses werden an dieser Stelle keine eigenen Maßnahmenvorschläge entwickelt.</p>													
<p>Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einmündung der Nebenroute 10 am Knotenpunkt R5a-I Willinghusener Weg/ Am Berge</li> <li>• Einmündung der Nebenroute 12 am Knotenpunkt R5a-II Papendieker Redder/ Holunderstieg</li> <li>• Einmündung der Hauptroute 6 am Knotenp. R5a-IV Papendieker Redder/ Blockhorner Allee</li> </ul>													
Nächste Umsetzungsschritte		Relevante Akteure <b>Kreis, LBV.SH</b>											

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R5-b</b>	<b>Verbindung vom Papendieker Redder zur Route 4 über Sebaldkoppel und Grünweg Glinder Au</b>	<b>Mittel</b>

Netzfunktion					Straßenkategorie Erschließungsstraße Wegeverbindung durch Grünzug Querung Landesstraße	Möglicher Umsetzungszeitraum Kurz- bis langfristig
Haupt- verbind.	Ergänzungs- verbind.	Überörtl. Verbind.	Schul- weg	Grüne Route		
<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		
Bisherige Radverkehrsführung Mischverkehr + straßenunabhängig					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)	Kosten
Geplante Radverkehrsführung unverändert					Schwerverkehrsstärke/-anteil	Mögliche Förderung

#### Ausgangslage

Der Abschnitt b der Route 5 ist die Verlängerung des Papendieker Redders über die Möllner Landstraße in Form der Sebaldkoppel, einer Erschließungsstraße in einer Tempo-30-Zone. Hier wird der Radverkehr als Mischverkehr auf der Straße geführt. Am Ende der Sebaldstraße ist eine Sackgasse und es führt nur noch ein Trampelpfad bis zum Grünweg entlang der Glinder Au. Hier müssen Radfahrer ihr Fahrrad schieben. Der letzte Abschnitt vom Trampelpfad entlang der Glinder Au ist aktuell gesperrt, da die Brücke über die Au erneuert werden muss.



#### Ziele der Maßnahme

- Schaffung einer durchgängigen attraktiven Verbindung der Routen 5 und 4.

#### Beschreibung der Maßnahme

- Anpassung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt R5b-I, Papendieker Redder/Möllner Landstraße/Sebaldkoppel an die zukünftige Radverkehrsführung im Papendieker Redder. Zur Verbesserung der Querungssituation ist es in jedem Fall sinnvoll und in der bestehenden Knotengeometrie auch machbar, entsprechend der Regellösung für innerörtliche Kreuzungen, Fußgängerfurten über beide Kreuzungsarme der Möllner Landstraße anzulegen.
- In der Sebaldkoppel bleibt der Radverkehr als Mischverkehr auf der Straße. Es ist jedoch erforderlich, das Radwegende zu sichern, d.h. den Radweg hinter der Kreuzung in der Sebaldkoppel auf die Straße zu leiten. Das gleiche gilt für den Radweganfang in die Gegenrichtung. Parkende Autos sollten vom Radwegende/-anfang in ausreichendem Abstand ferngehalten werden, um die Sichtbarkeit zu gewährleisten.
- Der Trampelpfad am Ende der Sebaldkoppel muss zu einem attraktiven Weg erweitert und der Bordstein am Anfang des Pfades abgesenkt werden.
- Öffnung und Attraktivierung des Grünwegs an der Glinder Au durch Oberflächenverbesserung und entsprechende Gehwegbreiten; Brückenreparatur

---

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anbindung an Route 4 an der Einmündung Grünweg Glinder Au/ Havighorster Weg

Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit dem LBV.SH

Relevante Akteure

Stadt, LBV.SH

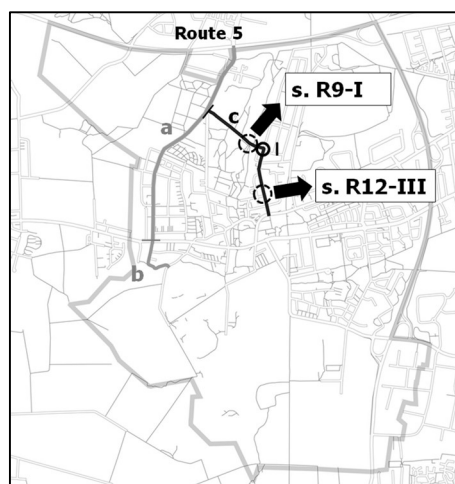


Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R5-c</b>	<b>Aufwertung der Route 5 über den Kupfermühlenweg und die Mühlenstraße bis zur Möllner Landstraße</b>	<b>SEHR HOCH</b>

Netzfunktion Hauptverbind. <b>X</b> Ergänzungsverbind.    Überörtl. Verbind.    Schulweg    Grüne Route					Straßenkategorie Erschließungsstraße	Möglicher Umsetzungszeitraum Kurz- bis mittelfristig
Bisherige Radverkehrsführung Mischverkehr					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h) Kupfermühlenweg: 2.350 Mühlenstraße: 3.490	Kosten
Geplante Radverkehrsführung					Schwerverkehrsanteil gering (0,9 % - 2,0 %)	Mögliche Förderung

Ausgangslage

Der Abschnitt c der Hauptroute 5 verläuft vom Willinghusener Weg über den Kupfermühlenweg und die Mühlenstraße bis zur Möllner Landstraße. Es handelt sich bei beiden Straßen um Erschließungsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird als Mischverkehr auf der Straße geführt. Gerade in der Mühlenstraße hat das Bürgerbeteiligungsverfahren gezeigt, dass sich viele Radfahrende aufgrund der parkenden Autos und der daraus resultierenden Engstellen auf der Straße unwohl fühlen, wenn entgegenkommende und überholende PKWs wenig Rücksicht nehmen und die gebotenen Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden.



Ziele der Maßnahme

- Erhöhung des Sicherheitsgefühls der Radfahrenden

Beschreibung der Maßnahme

- **Kurzfristig:** Aktion/Kampagne zum besseren Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr in der Mühlenstraße
- Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Kupfermühlenweg und in der Mühlenstraße auf 30 km/h. Durch ein Angleichen der Kfz-Geschwindigkeiten an den Radverkehr reduziert sich das Unsicherheitsgefühl für die Radfahrenden und die gegenseitige Rücksichtnahme wird gefördert. Ggf. Unterstützung durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Aufpflasterungen, Einengungen etc.)
- Sicherung des Kreuzungsbereichs Kupfermühlenweg/Mühlenstraße durch Freihalten der erforderlichen Sichtfelder von parkenden Kfz, ggf. Aufpflasterung od. Vorstreckungen
- Kenntlichmachung der Führung der Route 5 am Knotenpunkt R5c-I Kupfermühlenweg/Mühlenstraße
- Bau eines sicheren Radweganfangs bzw. -endes in der Mühlenstraße im Bereich der Möllner Landstraße, dazu müssen ggf. Stellplätze entlang der Mühlenstraße entfernt werden.

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Kreuzung der Grünverbindung entlang der Glinder Au, der Nebenroute 9
- Einmündung der Nebenroute 12 am Knotenpunkt Schulstraße/Mühlenstraße
- Anbindung an die Hauptroute 1 an der Möllner Landstraße

Nächste Umsetzungsschritte

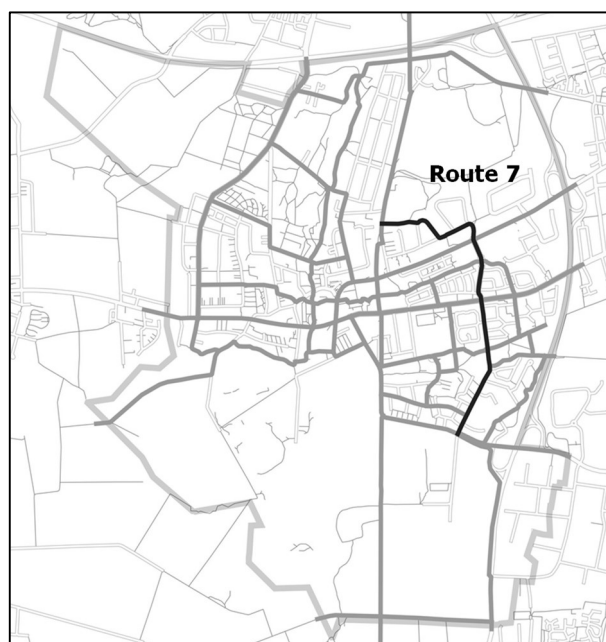
- Umsetzung Geschwindigkeitsbegrenzung
- Vorentwurfplanung Radwegeanfang/-ende vor der Einmündung in die Möllner Landstraße

Relevante Akteure

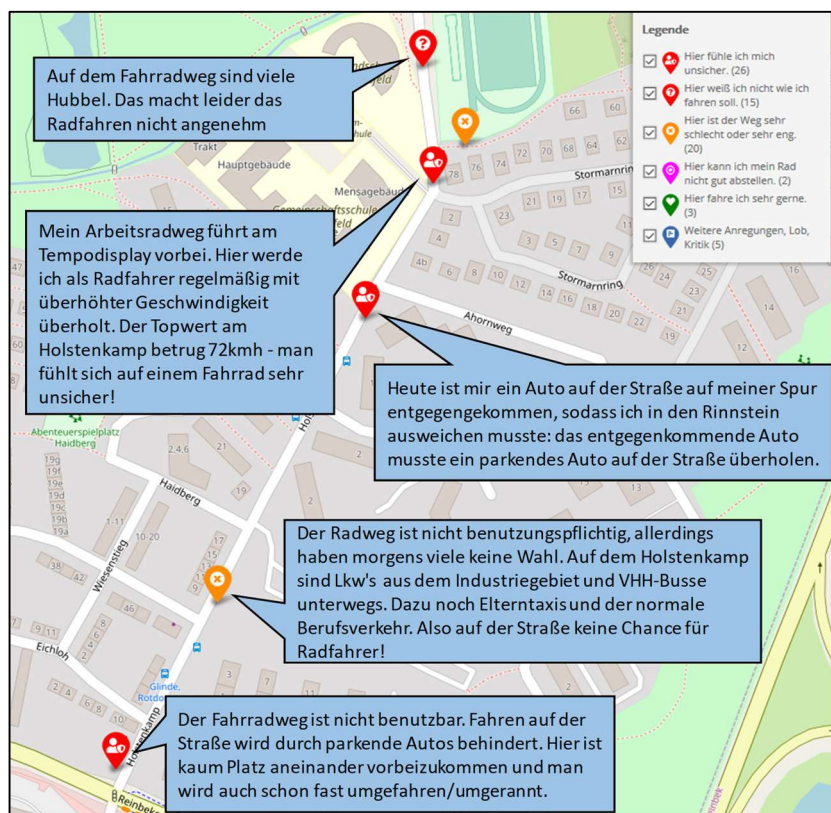
Stadt

### 7.1.6 Hauptroute R7

Die Hauptroute 7 ist eine Nord-Süd-Verbindung, die vor allem für Schüler aber auch den sonstigen innerstädtischen und regionalen Radverkehr von Bedeutung ist. Sie führt von der Straßen Am Sportplatz über einen Grünweg zur Straße Auf dem Brink und von dort weiter über die Straßen Groothegen und Olande bis zum Kreisverkehr an der Möllner Landstraße. Von dort geht es weiter über die Kaposvar-Spange und den Holstenkamp bis zum Reinbeker Weg im Süden. Hier gibt es einen Anschluss an die Hauptroute 3.



Auf dem südlichen Teil dieser Route, vor allem dem Holstenkamp besteht ein erhöhter Handlungsbedarf. Hier gibt es einen nicht benutzungspflichtigen Einrichtungsradweg auf der östlichen Straßenseite, der jedoch funktional wie auch von der Oberflächenbeschaffenheit ungenügend ist. Der Holstenkamp führt aber entlang einer Grundschule, weshalb viele Schulkinder doch die vorhandenen Radwege – oder ausweichend den Gehweg nutzen, wenn der Radweg zu uneben ist. Auch ist der Straßenraum vergleichsweise eng, wenn hier LKWs, Busse und PKWs zur morgendlichen Spitzenszene entlangfahren. Die Problemsituation veranschaulichen die vielen Einträge auf dem Bürgerbeteiligungsportal (s. Abbildung).



Die Kaposvar-Spange wurde im Zuge der Bebauung des ehemaligen Bundeswehrdepots (Bebauungsplan 40a, 2009) neugestaltet. Radfahrer sollen im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Doch nach unseren Erfahrungen nutzen viele Radfahrende die Gehwege.

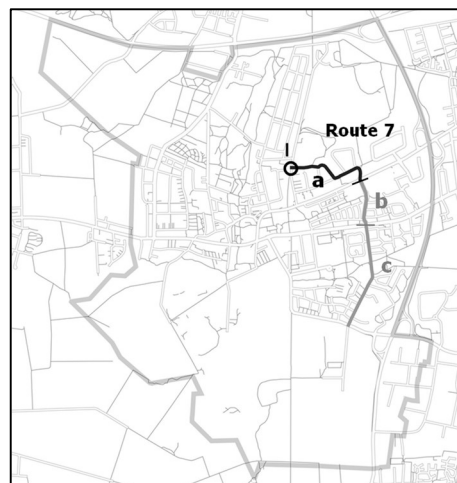
Auch für die anschließenden Abschnitte durch das Wohngebiet nördlich der Möllner Landstraße ist eine Befahrung auf der Fahrbahn vorgesehen. Doch durch das sehr viel geringere KFZ-Aufkommen ist es hier kein Problem.

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R7-a</b>	<b>Attraktivierung der Route 7 von der Straße Am Sportplatz durch das Wohngebiet bis zur Möllner Landstraße</b>	<b>MITTEL</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Hauptverbind.</td> <td>Ergänzungsverbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schulweg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td><b>X</b></td> <td></td> <td></td> <td><b>X</b></td> <td><b>X</b></td> </tr> </table>					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route	<b>X</b>			<b>X</b>	<b>X</b>	<p>Straßenkategorie</p> <p>Weg durch Grünzug, Erschließungsstraße</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Mittel- bis langfristig</p>
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route												
<b>X</b>			<b>X</b>	<b>X</b>												
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>straßenunabhängig Mischverkehr</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p>	<p>Kosten</p> <p>220 Tsd. €</p>										
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>unverändert</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p>	<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.</p>										

Ausgangslage

Von der Straße Am Sportplatz führt eine straßenunabhängige Verbindung am Siedlungsrand zur Straße Auf dem Brink. Dieser Weg ist unbefestigt und nicht beleuchtet und lässt sich bei Regenwetter und/oder Dunkelheit sehr schlecht befahren. Der weitere Teilbereich des Abschnitts a der Hauptroute 7 führt durch Tempo-30-Zonen auf den Straßen Auf dem Brink und Groothegen über eine kurze für den KFZ-Verkehr gesperrte Verbindung auf die Straße Olande bis zum Kreisverkehr an der Möllner Landstraße. Dieser Abschnitt ist bis auf eine schwer passierbare Umlaufsperrung auf dem Verbindungsstück sehr gut im Mischverkehr auf der Straße befahrbar.



Ziele der Maßnahme

- Kenntlichmachung der Route 7 durch Beschilderung
- Aufwertung der Grünverbindung

Beschreibung der Maßnahme

- Umgestaltung Querung R7a-I Übergang von der Straße Am Sportplatz zum straßenunabhängigen Weg der Route 7: Kenntlichmachung der Einfahrt in den straßenunabhängigen Weg von der Straße Am Sportplatz aus durch Wegweisung, Erweiterung des Halteverbots um die Einfahrt herum; Absenken der Bordsteine
- Umgestaltung des Grünweges von der Straße Am Sportplatz zur Straße Auf dem Brink: Verbreiterung, Asphaltierung und Ausweisung als straßenunabhängiger gemeinsamer Geh- und Radweg
- Öffnung des Verbindungsweges zwischen den Straßen Groothegen und Olande auch für Fahrradanhänger und Lastenräder (Vergrößerung des Abstandes der Umlaufsperrungen)
- Kurz vor/nach dem Kreisverkehr an der Möllner Landstraße auf der Straße Olande: Schaffung eines sicheren Beginns/Endes des Zweirichtungsradweges mit klarer Radverkehrsführung

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anschluss an Hauptroute 1 an der Straße Am Sportplatz
- Kreuzung der Hauptroute 2 an der Möllner Landstraße

Nächste Umsetzungsschritte

- Vorentwurfs-/Entwurfsplanung

Relevante Akteure

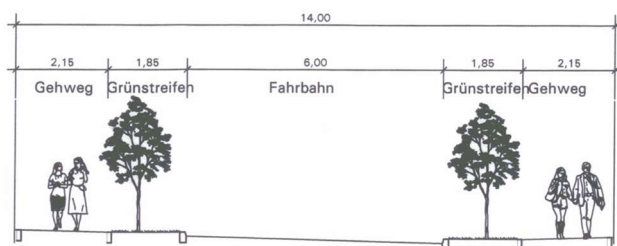
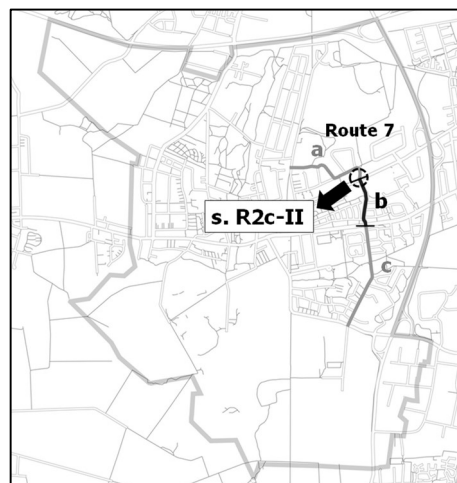
Stadt

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R7-b</b>	<b>Schaffung eindeutigen Radverkehrsführungen auf der Kaposvar-Spange</b>	<b>SEHR HOCH</b>

<b>Netzfunktion</b> Hauptverbind. <b>X</b> Ergänzungsverbind.    Überörtl. Verbind.    Schulweg <b>X</b> Grüne Route		<b>Straßenkategorie</b> Hauptverkehrsstraße (Kreuzung mit Landesstraße)	<b>Möglicher Umsetzungszeitraum</b> Kurz- bis mittelfristig
<b>Bisherige Radverkehrsführung</b> Mischverkehr		<b>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</b> 4.750	<b>Kosten</b> 30 Tsd. €
<b>Geplante Radverkehrsführung</b> unverändert		<b>Schwerverkehrsstärke/-anteil</b> Gering (1,4 %)	<b>Mögliche Förderung</b>

**Ausgangslage**

Der Abschnitt b der Hauptroute 7 betrifft die Verbindung von der Möllner Landstraße über die Kaposvar-Spange bis zum Oher Weg. Die Kaposvar-Spange wurde im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes 40a aus dem Jahr 2008 grundlegend umgestaltet. Dabei wurden beidseitig Gehwege mit einem trennenden Grünstreifen zur Fahrbahn angelegt. Die Fahrbahnbreiten liegen bei ca. 6,00 m, wie der Querschnitt zeigt. Radfahrer sollen im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Meistens sieht man sie aber auf den Gehwegen. Von den Radwegen auf der Möllner Landstraße oder dem Oher Weg kommend, ist die Radwegeführung auch nicht eindeutig, da die Radwegeenden nicht gesichert auf die Fahrbahn geleitet werden, bzw. die Radwegeanfänge nicht gekennzeichnet sind.



Quelle: IPP Ingenieurgesellschaft, Bebauungsplan 40a der Stadt Glinde, 2008

**Ziele der Maßnahme**

- Schaffung eindeutiger Radverkehrsführungen
- Erhöhen des Sicherheitsgefühls für Radfahrende

Beschreibung der Maßnahme

- Kurzfristig: Verlegung des Beginns der Tempo 30-Zone in der Kaposvar-Spange direkt in die Ausfahrt aus dem Kreisverkehr
- Der Kreisverkehr auf der Möllner Landstraße wird von Radfahrenden und Fußgängern auf Überwegen gequert. Dazu müssen Radfahrende von den bzw. auf die Straßen Olande und Kaposvar-Spange, die im Mischverkehr auf der Straße befahren werden, in ausreichender Entfernung vom/zum Kreisverkehr auf den Gehweg bzw. wieder die Straße geleitet werden.
- Beibehaltung der Radverkehrsführung auf der, Gehwege mit Zusatzschild „Fahrrad frei“. Die Anlage von Schutzstreifen ist aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite von ca. 6,0 m nicht möglich.

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Kreuzung der Hauptroute 2 Möllner Landstraße (s. Knotenpunkt R2c-II)
- Kreuzung der Nebenroute 6: Hier ist eine Querungsstelle mit Insel vorhanden, die keine weiteren Maßnahmen erfordert.

Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit dem Land
- Vorentwurfsplanung

Relevante Akteure

Stadt, LBV.SH

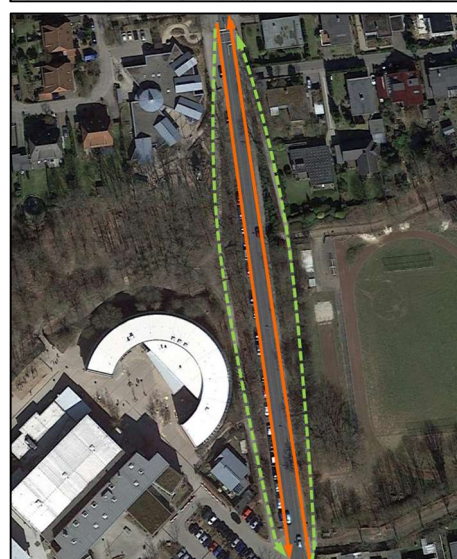
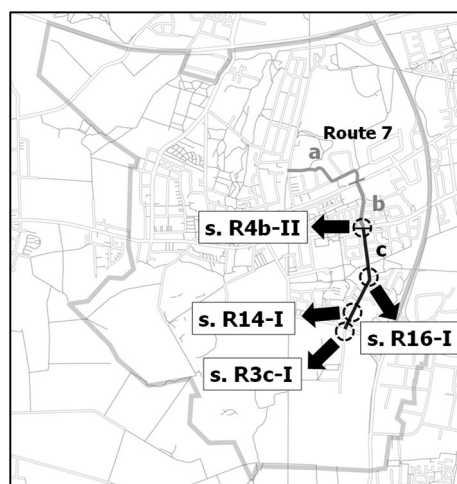
Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R7-c</b>	<b>Aufwertung der Hauptroute 7 im Holstenkamp</b>	<b>SEHR HOCH</b>

Netzfunktion Hauptverbind. <b>X</b> Ergänzungsverbind.    Überörtl. Verbind. <b>X</b> Schulweg <b>X</b> Grüne Route					Straßenkategorie <b>Hauptverkehrsstraße</b>	Möglicher Umsetzungszeitraum <b>Mittel- bis langfristig</b>
Bisherige Radverkehrsführung <b>Mischverkehr Gehweg „Fahrrad frei“</b>					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h) <b>3.460</b>	Kosten <b>60 Tsd. €</b>
Geplante Radverkehrsführung <b>unverändert</b>					Schwerverkehrsstärke/-anteil <b>Mäßig (3,9 %)</b>	Mögliche Förderung

Ausgangslage

Die Hauptroute 7 führt weiter von der Kaposvar-Spange über den Kreisverkehr am Oher Weg in den Holstenkamp und endet am Reinbeker Weg mit einem Anschluss an die Hauptroute 3. Innerhalb des Kreisverkehrs gibt es Radwege (s. Knotenpunkt R4b-II), auf dem Holstenkamp wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, die Gehwege sind durch ein „Fahrrad frei“-Schild zur Benutzung freigegeben. Teilweise gibt es einen nichtbenutzungspflichtigen Radweg auf der östlichen Straßenseite, der ebenfalls mit einem „Fahrrad frei“-Schild bezeichnet ist. Dies schafft Verwirrungen und Unsicherheiten unter den Radfahrenden und Autofahrern. Im Bereich des Grünzuges Gellhornpark besteht für Radfahrer und Fußgänger die Möglichkeit, die Straße durch einen seitlich zum Grünzug hinab und dann wieder hinauf zum Holstenkamp führenden straßenunabhängigen Weg zu umfahren (s. Foto). Aufgrund der zusätzlichen Steigung und des Umwegfaktors ist dies aber für Radfahrende unattraktiv.

Wie bereits in der Einleitung geschrieben, ist der Holstenkamp speziell zur morgendlichen Spitzenstunde eine stärker befahrene Straße, in der sich viele Radfahrende in der jetzigen Situation nicht wohl fühlen. Ein Handlungsbedarf ergibt sich vor alle auch, da der Holstenkamp an einer Grundschule entlangführt und einen wichtigen Schulweg darstellt.





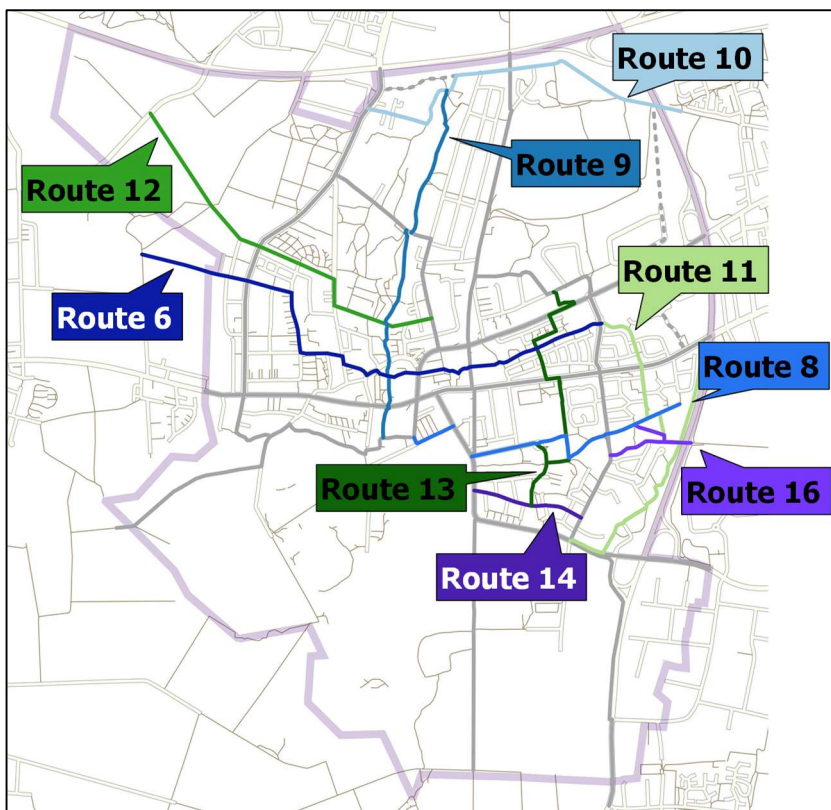
Ziele der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Sicherheitsgefühls für Radfahrende</li> </ul>	
Beschreibung der Maßnahme <p>Aufgrund der begrenzten Straßenraumbreite ist die Herstellung von separierten Radverkehrsanlagen mit Regelmanern nicht möglich. Eine sichere Führung auf der Straße im Mischverkehr ist bei den vorhandenen Verkehrsstärken und der bestehenden Tempo 30-Regelung aber gegeben. Zur Schulwegsicherung sollten die vorhandenen Gehwege zur Nutzung durch jüngere Kinder ertüchtigt werden. Eine generelle Freigabe für den Radverkehr sollte dagegen nicht erfolgen, da nicht auf der gesamten Länge des Streckenabschnitts ausreichend breite Gehwege geschaffen werden können.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau der vorhandenen Radwege und Ertüchtigung der Gehwege hinsichtlich Breite, Oberflächenbeschaffenheit und Sicherung an Einmündungen durch Aufpflasterungen</li> <li>• Schaffen von gesicherten Radwegeanfang und -ende am Kreisverkehr Oher Weg</li> <li>• Vor dem Kreuzungsbereich Holstenkamp/Reinbeker Weg Schaffen eines gesicherten Radwegeendes in Richtung Holstenkamp, bzw. Leiten des Radverkehrs auf den Gemeinsamen Geh- und Radweg.</li> <li>• Fortführung der Route ab dem Holstenkamp über die Wilhelm-Bergner-Straße zur Fernroute R1 als Radwanderweg mit einem Bahnübergang.</li> </ul>	
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreuzen der Hauptroute 2 am Knotenpunkt Kaposvar-Spange/Oher Weg/Holstenkamp</li> <li>• Überfahren über Nebenroute 8 im Bereich des Grünzuges (Nebenroute 8 führt im Tunnel unter dem Holstenkamp hindurch)</li> <li>• Einmünden der Nebenroute 14 am Knotenpunkt Holstenkamp/Buchenweg (s. Knotenpunkt R14-I)</li> <li>• Anschluss an die Hauptroute 3 am Reinbeker Weg (s. Knotenpunkt R3c-I)</li> </ul>	
Nächste Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwurfsplanung für gesicherte Radwegeanfänge/-enden</li> </ul>	Relevante Akteure Stadt

## 7.2 Das Nebenroutennetz

Das Nebenroutennetz ergänzt das Hauptroutennetz und führt hauptsächlich entlang von straßenunabhängigen Grünwegeverbindungen, teilweise aber auch durch die Wohngebiete in Tempo-30-Zonen. Es handelt sich dabei um die Routen 6, 8-14 und 16. Alle Routen mit gerader Ziffernbezeichnung verlaufen weitestgehend von Ost nach West und alle Routen mit einer ungeraden Ziffernbezeichnung von Nord nach Süd.

Hauptsächlich sind diese

Nebenrouten für den innerstädtischen Radverkehr von Bedeutung. Routen 10 und 16 jedoch sind wichtige Grünverbindungen nach Neuschönningstedt bzw. Reinbek. Hier wird vor allem die Route 16 von Schülern und Jugendlichen genutzt, die auf dem Bummerei-Weg über die K80 von und zum Schulzentrum in Glinde sowie dem Sportpark und Schwimmbad in Reinbek fahren.



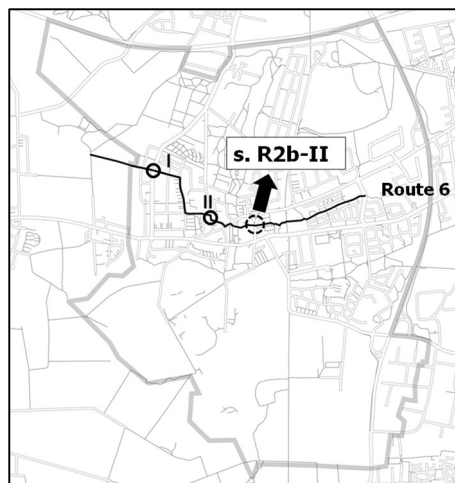
Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R6</b>	<b>Attraktivierung der Nebenroute 6 von Oststeinbek quer durch das Zentrum</b>	<b>HOCH</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Haupt- verbind.</td> <td>Ergänzungs- verbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schul- weg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>X</b></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> </tr> </table>					Haupt- verbind.	Ergänzungs- verbind.	Überörtl. Verbind.	Schul- weg	Grüne Route		<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<p>Straßenkategorie</p> <p>Erschließungsstraße Grünverbindung</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Mittel- bis Langfristig</p>
Haupt- verbind.	Ergänzungs- verbind.	Überörtl. Verbind.	Schul- weg	Grüne Route												
	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>												
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>Mischverkehr straßenunabhängig</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p>	<p>Kosten</p> <p>Nur Knoten R6-I: 40 Tsd. €</p>										
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>unverändert</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p>	<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, GVFG-SH, Städte- bauförd., Kommunalrichtl.</p>										

Ausgangslage

Die Nebenroute 6 beginnt in Oststeinbek in der Straße Heidstücken, verläuft dann auf der Straße Kleiner Gliner Berg, kreuzt die Hauptroute 5, den Papendieker Redder, führt weiter entlang des Tannenwegs und biegt dann ab der Blockhorner Allee auf eine Strecke quer durch das Zentrum Glindes bis zur Nebenroute 7.

Der Abschnitt a führt auf den Straßen Kleiner Gliner Berg, dem Tannenweg und der Blockhorner Allee im Mischverkehr und nutzt südlich der Grundschule Tannenweg den für den KFZ-Verkehr gesperrten Verbindungsweg zum Willinghusener Weg. Ein kurzes Stück der Blockhorner Allee ist unbefestigt und bei Regen sehr schlecht befahrbar. An dem Knotenpunkt, an dem der für KFZ-gesperrte Bereich der Blockhorner Allee auf den Willinghusener Weg trifft (Knotenpunkt R6-II), ist eine dreifache Umlaufsperrung, die vor allem für Lastenräder und Fahrradanhänger aber auch schon fast für normale Fahrräder nicht passierbar ist. Von dem Willinghusener Weg führt die Route weiter über die Dorfstraße zum Grünweg, der die Gliner Au überquert, und gelangt über die Straße An der Gutsmauer zur Möllner Landstraße. Bis auf das Stück entlang des Grünwegs nutzen Radfahrer auf diesem Abschnitt die Fahrbahn größtenteils in einer Tempo-30-Zone. Der gepflasterte Grünweg wird gemeinsam mit Fußgängern genutzt.





Der zweite Abschnitt der Route 6 geht von der Möllner Landstraße weiter über den Parkplatz im Zentrum und den Marktplatz zu dem Grünweg beim Denkmal des Heereszeugamts, der am Ende der Route 6 dann auf die Kaposvar-Spange stößt. Für das Zentrum Glindes liegt derzeit eine Planung zur Umgestaltung vor, in dessen Rahmen auch die Wegeführung für den Fußgänger- und Radverkehr geregelt wird, diese Planungen werden hier übernommen (s. Rubrik „Beschreibung der Maßnahme“). Von dem Marktplatz führt ein Weg zum Engelspark, der durch Treppen erreichbar ist. Hier muss eine Lösung für Radfahrer gefunden werden. Der straßenunabhängige Grünweg beim Heereszeugamtsdenkmal ist teils gepflastert und teils unbefestigt und in einem sehr guten Zustand, hier sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

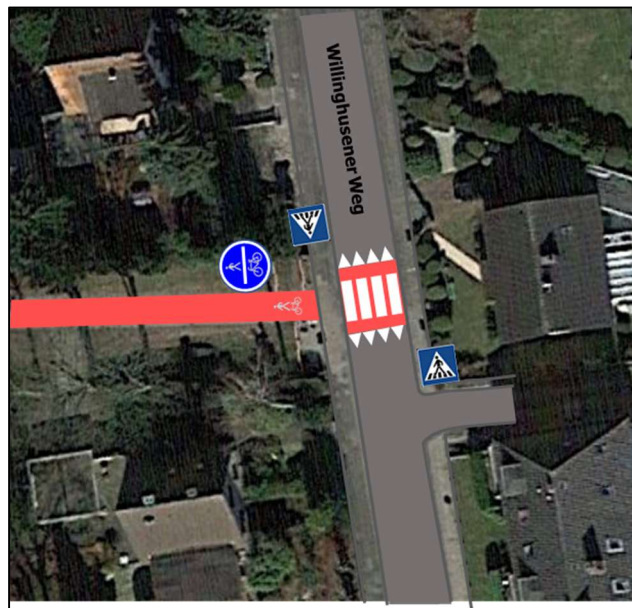


#### Ziele der Maßnahme

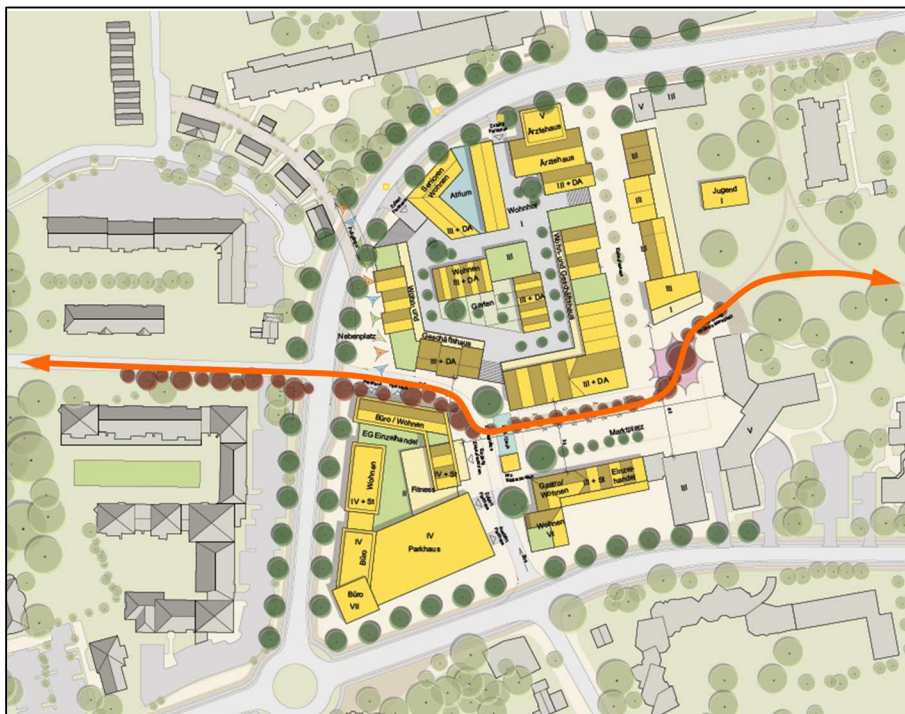
- Attraktivierung der Nebenroute 6 durch Abbau der Hindernisse und klare Radverkehrsführung

#### Beschreibung der Maßnahme

- Herstellen einer befahrbaren Wegeverbindung von Oststeinbek über die Straße Kleiner Glinde Berg und Tannenweg
- Herstellen einer Querungsmöglichkeit über den Papendieker Redder mit Mittelinsel
- Asphaltierung der Blockhorner Allee in Höhe der Grundschule Tannenweg
- Umgestaltung Knotenpunkt R6-I Blockhorner Allee/ Willinghusener Weg: Entfernung der dreifachen Umlaufsperre bzw. mindestens Umbau, so dass die Sperre auch mit einem Fahrrad mit Anhänger gut befahrbar ist; Aufpflasterung des Fußgängerüberwegs und des Übergangsbereichs für den Radverkehr vom straßenunabhängigen Geh- und Radweg auf den Mischverkehr.



- Verbreiterung des Weges zwischen Dorfstraße und der Straße An der Gutsmauer – wo möglich – und langfristig auch Verbreiterung der Brücke über die Glinde Au; Verbesserung der Oberflächen; eindeutige Wegweisung
- Neugestaltung des Zentrums: Der Knotenpunkt R2b-II bleibt lichtsignalgesteuert; Markierung der Radverkehrsfurten auf der Fahrbahn; Führung des Radverkehrs über den Marktplatz in den Engelspark; Rampe für Radfahrer an Treppen



Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anschluss an Hautroute 5 am Knotenpunkt Papendieker Redder/Blockhorner Allee
- Kreuzung der Nebenroute 9 im Grünbereich an der Glinder Au
- Kreuzung der Hauptroute 2 am Knotenpunkt Möllner Landstraße/ An der Gutsmauer
- Kreuzung der Hauptroute 1 im Grünbereich um das Heereszeugamt-Denkmal
- Einmündung der Nebenroute 13 im Grünbereich um das Heereszeugamt-Denkmal
- Kreuzung der Hauptroute 7 und Anschluss an die Nebenroute 11 an der Kaposvar-Spange

Nächste Umsetzungsschritte

- Vorentwurfs-/Entwurfsplanung für die Einzelmaßnahmen
- Abstimmung mit den weiteren Planungen zur Ortsmitte

Relevante Akteure

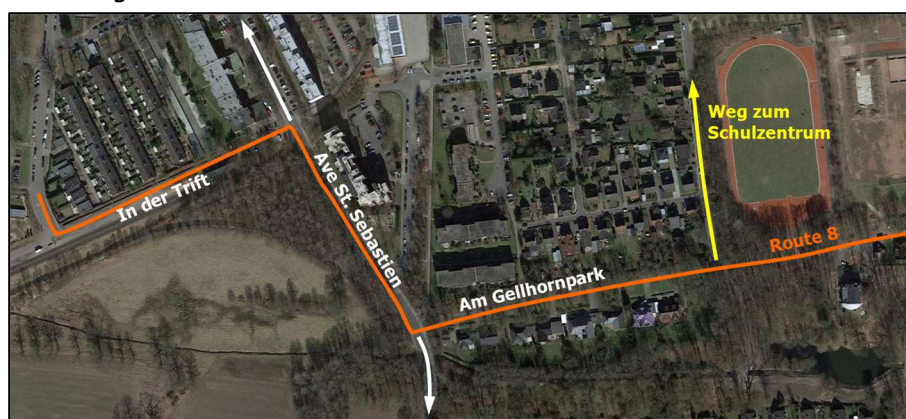
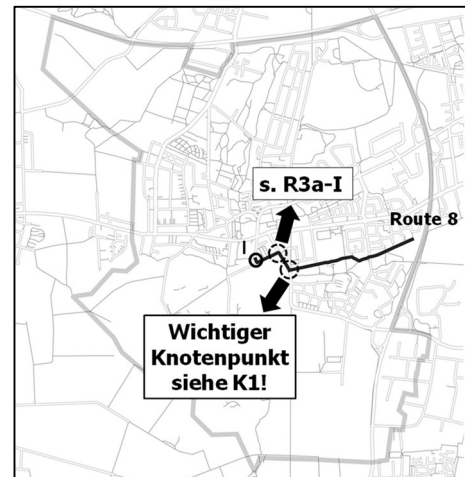
Stadt

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R8</b>	<b>Aufwertung der Nebenroute 8 als wichtige Schulwegverbindung</b>	<b>HOCH</b>

Netzfunktion					Straßenkategorie Erschließungsstraße Hauptverkehrsstraße Grünverbindung	Möglicher Umsetzungszeitraum Mittel- bis Langfristig
Haupt- verbind.	Ergänzungs- verbind.	Überörtl. Verbind.	Schul- weg	Grüne Route		
	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>		
Bisherige Radverkehrsführung Mischverkehr straßenunabhängig					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)	Kosten 500 Tsd. €
Geplante Radverkehrsführung unverändert					Schwerverkehrsstärke/-anteil	Mögliche Förderung FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.

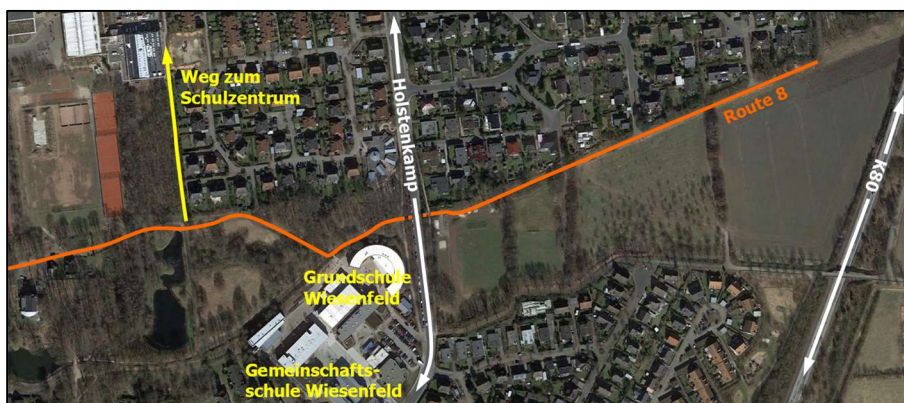
Ausgangslage

Die Nebenroute 8 führt von der Sönke-Nissen-Allee über die Straße In der Trift auf die Ave St. Sebastien. Bei der Wegeführung auf der Straße In der Trift handelt es sich zunächst um einen für den KFZ-Verkehr durch Umlaufsperrn bzw. Poller gesperrten gepflasterten Weg. In Richtung Ave St. Sebastien ist die Straße In der Trift dann eine Zufahrtsstraße zu den dort befindlichen Parkplätzen und Garagen für Anwohner. Auf der Ave St. Sebastien verläuft die Route 8 ein kurzes Stück auf der Hauptroute 3 bis zum Knotenpunkt K1 und biegt dann ungesichert (s. Knotenpunkt K1) in die Straße Im Gellhornpark ein. Auch hier ist der erste Abschnitt durch einen Poller für den KFZ-Verkehr gesperrt. Im weiteren Verlauf ist es eine Zufahrtsstraße zu den anliegenden Grundstücken. Die Straße Im Gellhornpark führt südlich des Schulzentrums Glinde entlang und ist eine wichtige Schulwegverbindung.



Ab der Straße Hirtenweg verläuft die Route 8 auf straßenunabhängigen Grünwegen durch den Gellhornpark nördlich der Grundschule Wiesenfeld vorbei, unter dem Holstenkamp durch und bis kurz vor die K80. Es handelt sich größtenteils um einen unbefestigten Weg. Ein kurzer Abschnitt, nämlich von der Verbindung der Verlängerung der Straße Im Gellhornpark bis zu dem Weg nördlich

der Grundschule Wiesenfeld, ist ein Trampelpfad. Ansonsten handelt es sich um attraktive Grünwege, die bei Nässe allerdings schwierig zu befahren sind. Teilweise ist die Route nicht oder nur schlecht beleuchtet.



Ziele der Maßnahme

- Schaffen einer durchgängigen attraktiven Route und Schulwegverbindung

Beschreibung der Maßnahme

- Schaffen von sicheren Querungsmöglichkeiten über die Ave St. Sebastien an der Einmündung der Straße In der Trift (s. hierzu Knotenpunkt R3a-I) sowie im Bereich des Knotenpunktes K1 Ave St. Sebastien/Poststraße/Im Gellhornpark (s. eigenes Maßnahmeblatt K1)
- Oberflächenverbesserung der Straße Im Gellhornpark, möglichst durch Schaffen einer asphaltierten Oberfläche
- Verbesserung der Oberfläche und Erweiterung der Grünwegverbindung (insbesondere des Trampelpfads), möglichst asphaltiert; Befahrbarkeit des Höhenunterschieds am Ende des Trampelpfades herstellen.
- Schaffen einer durchgängigen Beleuchtung

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anschluss an die Route 4 in der Sönke-Nissen-Allee (s. Knotenpunkt R4b-I)
- Gleiche Führung mit Hauptroute 3 auf der Ave St. Sebastien
- Kreuzen der Hauptroute 1 am Knotenpunkt Ave. St. Sebastien/Poststraße/Im Gellhornpark (s. Knotenpunkt K1)
- Kreuzen der Nebenroute 13 im Grünbereich Im Gellhornpark
- Unterführung der Hauptroute 7 am Holstenkamp
- Anschluss an die Nebenroute 11 nahe der K80

Nächste Umsetzungsschritte

- Vorentwurfs-/Entwurfsplanung für die Einzelmaßnahmen

Relevante Akteure

Stadt

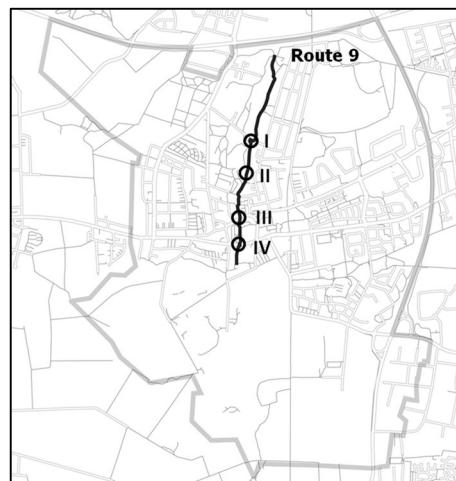


Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R9</b>	<b>Aufwertung der Grünverbindung Nebenroute 9 entlang der Gliner Au</b>	<b>MITTEL</b>

<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Netzfunktion</th> </tr> <tr> <th>Hauptverbind.</th> <th>Ergänzungsverbind.</th> <th>Überörtl. Verbind.</th> <th>Schulweg</th> <th>Grüne Route</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td></td> <td><b>X</b></td> </tr> </tbody> </table>					Netzfunktion					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route		<b>X</b>			<b>X</b>	Straßenkategorie Erschließungsstraße Hauptverkehrsstraße Grünverbindung		Möglicher Umsetzungszeitraum Mittel- bis langfristig	
Netzfunktion																							
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route																			
	<b>X</b>			<b>X</b>																			
Bisherige Radverkehrsführung straßenunabhängig					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)		Kosten 1,1 Mio. € (ohne Querung Möllner Landstr.)																
Geplante Radverkehrsführung unverändert					Schwerverkehrsstärke/-anteil		Mögliche Förderung FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.																

#### Ausgangslage

Die Nebenroute 9 verläuft komplett im Grünbereich auf unbeschilderten gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der Gliner Au. Es ist eine attraktive Nord-Süd-Verbindung für den stadtinternen Radverkehr. Im Norden hat die Route Anschluss an die Nebenroute 10 in Richtung Neuschönningstedt, im Süden an die Hauptroute 4 Oststeinbek-Neuschönningstedt. Die Route führt im nördlichen Teil bis ca. zur Schulstraße auf unbefestigten Wegen, die teilweise etwas schmal sind. Ab der Schulstraße ist der Weg gepflastert, ebenfalls zu schmal und dazu sehr uneben und schlecht gewartet. Hier wächst die seitliche Bepflanzung auf den Weg und macht ihn dadurch schmaler. Teilweise, vor allem an Kreuzungspunkten, ist der Weg beleuchtet. Auf der gesamten Strecke, vor allem im Bereich um den Mühlensee, ist der Fußgängeranteil sehr hoch.



#### Ziele der Maßnahme

- Schaffung einer attraktiven Grünverbindung
- Erhöhung des Sicherheitsgefühls
- Minimierung der Konflikte mit Fußgängern

#### Beschreibung der Maßnahme

- Umgestaltung sämtlicher Streckenabschnitte auf der gesamten Route: Verbreiterung der Gehwegbreiten, Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit mit Prüfung der generellen Oberflächengestaltung vor dem Hintergrund der weitgehenden Verschattung von Abschnitten sowie der Einbindung in den Grünzug; attraktiv (um Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden) wäre eine Trennung von Rad- und Fußverkehr, jedoch ist dies aufgrund des beschränkten Platzangebots nicht überall möglich
- Erhöhung des Sicherheitsgefühls für Radfahrende durch durchgängige Beleuchtung der Route, vor allem aber ab dem Kupfermühlenweg in Richtung Süden

- Umgestaltung des Knotenpunktes R9-I: Der Kupfermühlenweg wird in einer Engstelle überquert, wodurch der KFZ-Verkehr an diesem Punkt verlangsamt wird. Wünschenswert wäre hier eine Bevorrechtigung für den Rad- und Fußverkehr, die durch eine komplette Aufpflasterung der Fahrbahn erreicht werden kann. Eine Engstelle für den KFZ-Verkehr wäre in diesem Fall nicht notwendig.
- Umgestaltung des Knotenpunktes Grünweg Glinde Au/Togohof (R9-II): Auch dieser Knotenpunkt sollte durch eine Aufpflasterung der Fahrbahn für den Fußgänger- und Radverkehr auf der Route 9 bevorrechtigt werden. Eine gute Befahrbarkeit durch Rettungsfahrzeuge ist dabei sicherzustellen.
- Umgestaltung des Knotenpunktes Grünweg Glinde Au/Dorfstraße (R9-III): Hier läuft der Grünweg versetzt über die Dorfstraße weiter, daher ist eine Aufpflasterung nicht sinnvoll. Die Wegeföhrung für den Radverkehr sollte aber eindeutig sein.
- Umgestaltung des Knotenpunktes Grünweg Glinde Au/Möllner Landstraße (R9-IV): Die Glinde Au verläuft unter der Möllner Landstraße entlang und der Grünweg wird an die Möllner Landstraße herangeföhrt. Wünschenswert wäre hier auch für den Grünweg eine Unterföhrung der Möllner Landstraße. Alternativ (oder als Übergang) müsste die Route über den neuen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt Möllner Landstraße/Sandweg/ Saalbergstraße geföhrt werden (s. R2a-II).

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anschluss an die Nebenroute 10 im Norden
- Kreuzung der Hauptroute 5 am Kupfermühlenweg
- Kreuzung der Nebenroute 12 in der Höhe Gerhart-Hauptmann-Weg/Schulstraße
- Kreuzung der Nebenroute 6 in der Höhe der Straße An der Gutsmauer
- Kreuzung der Hauptroute 2 an der Möllner Landstraße, evtl. Nutzung des umgestalteten lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt Möllner Landstraße/Sandweg/Saalbergstraße (R2a-II)
- Anschluss an die Hauptroute 4 im Süden

Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit den diversen Akteuren

Relevante Akteure

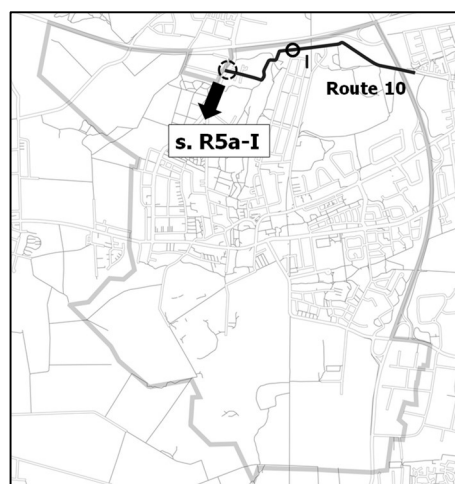
Stadt, LBS.SH,  
Zweckverband  
Südstormarn

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R10</b>	<b>Aufwertung der Grünverbindung Nebenroute 10 vom Willinghusener Weg nach Neuschönningstedt</b>	<b>MITTEL</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Hauptverbind.</td> <td>Ergänzungsverbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schulweg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td></td> <td><b>X</b></td> </tr> </table>					Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route		<b>X</b>			<b>X</b>	<p>Straßenkategorie</p> <p>Erschließungsstraße Grünverbindung</p>		<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Kurz- bis langfristig</p>	
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route														
	<b>X</b>			<b>X</b>														
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>Mischverkehr straßenunabhängig</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p>		<p>Kosten</p> <p>200 Tsd. €</p>											
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>unverändert</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p>		<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.</p>											

Ausgangslage

Die Route 10 verläuft vom Willinghusener Weg im Norden Glindes über die Straße Am Berge im Mischverkehr und über einen Grünweg sowie auf der Straße Hinter den Tannen bis zur Brücke über die K80 in Richtung Neuschönningstedt. Die Straße Am Berge ist eine gepflasterte Spielstraße mit teilweise vorkommenden Verengungen und einer mit sehr kleinen Pflastersteinen gepflasterten Rinne, die Radfahrende teilweise in Engstellen durchfahren müssen (s. Foto). Der Grünweg um die nördliche Spitze des Mühlenteichs ist unbefestigt und relativ schmal mit vielen Fußgängern. Auf der Straße Hinter den Tannen wird der Radverkehr wieder auf der Straße im Mischverkehr geführt. Ab der Straße Am Spitzwald ist die Straße ungepflastert und hinter den letzten Gebäuden für PKW und Motorräder gesperrt. Der Weg ist sehr uneben und teilweise recht schmal. Kurz vor der Brücke über die K80 ist der Weg wieder asphaltiert.



Ziele der Maßnahme

- Schaffen einer attraktiven Verbindung nach Neuschönningstedt durch Beheben aller festgestellten Mängel

Beschreibung der Maßnahme

- Die Entwässerungsrinne auf der Straße Am Berge ist notwendig und muss daher bestehen bleiben. Es wäre nur empfehlenswert darauf zu achten, wenn die Straße im Zuge sonstiger Maßnahmen umgebaut werden muss, auf beiden Seiten der Rinne genug Platz für Radfahrende zu lassen, damit sie die Rinne nicht überfahren müssen.
- Verbreiterung und Oberflächenverbesserung der gesamten Grünwege auf der Route
- **Kurzfristig:** Abbau / Umbau der Umlaufsperrern am westl. Ende der Straße Am Berge
- Umgestaltung Querung R10-I dem Übergang von dem straßenunabhängigen Grünweg auf die Straße Hinter den Tannen: Kenntlichmachung der Einfahrt in den Grünweg durch Verkehrszeichen 138 (Achtung Radfahrer), Absenken der Bordsteine und Kenntlichmachung der Wegführung für Radfahrende durch Piktogramme auf der Straße

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anschluss an die Hauptroute 5 am Knotenpunkt Willinghusener Weg/Am Berge (s. R5a-I)
- Anschluss an die Nebenroute 9 im Grünbereich nördlich des Mühlenteichs
- Kreuzen der Hauptroute 1 auf der Straße Hinter den Tannen

Nächste Umsetzungsschritte

- Abbau Umlaufsperrern
- Vorentwurfs-/Entwurfsplanung für die Einzelmaßnahmen

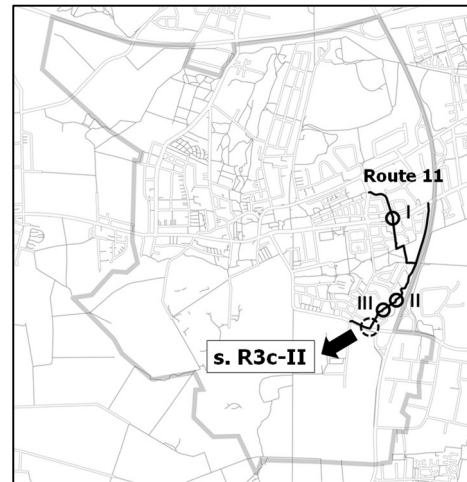
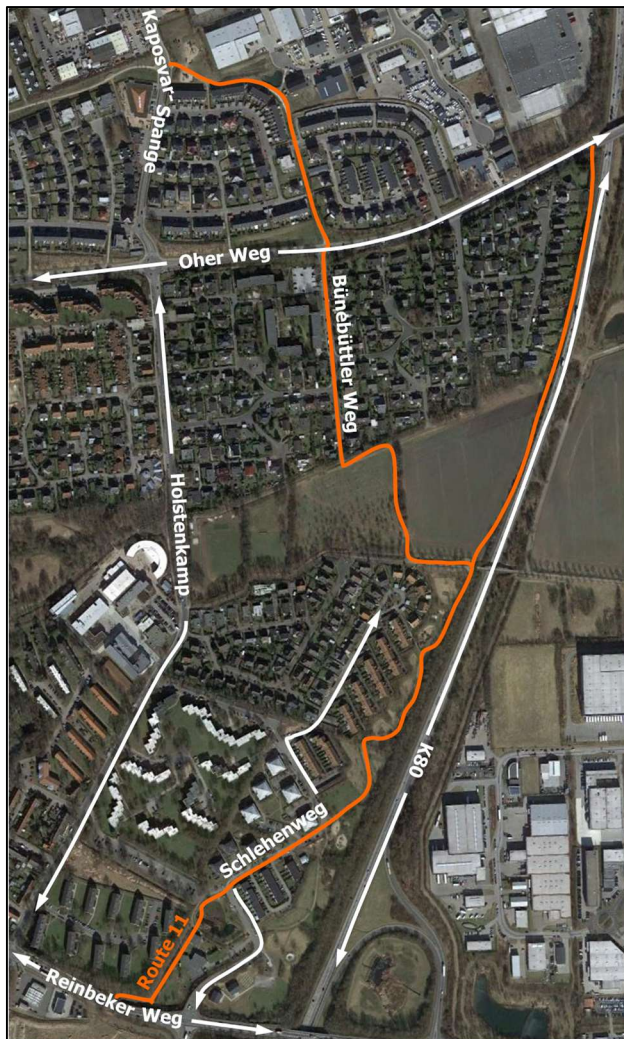
Relevante Akteure

Stadt

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R11</b>	<b>Attraktivierung der Nebenroute 11 von der Kaposvar-Spange im östlichen Teil Glandes bis zum Reinbeker Weg</b>	<b>MITTEL</b>

Netzfunktion					Straßenkategorie Grünverbindung Erschließungsstraße	Möglicher Umsetzungszeitraum Kurz- bis Langfristig
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route		
	<b>X</b>			<b>X</b>		
Bisherige Radverkehrsführung straßenunabhängig Mischverkehr					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)	Kosten 350 Tsd. €
Geplante Radverkehrsführung unverändert					Schwerverkehrsstärke/-anteil	Mögliche Förderung FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.

Ausgangslage



parallel neben der K80. Hier ist derzeit kein Weg vorhanden. Optional könnte im Zuge der angedachten Lärmschutzmaßnahmen in diesem

Die Nebenroute 11 beginnt zweigeteilt. Der eine Teil führt als Verlängerung der Nebenroute 6 von der Kaposvar-Spange in Richtung Süden über eine Grünwegverbindung zum Oher Weg. Dieser ist unbefestigt und unbeleuchtet. Das erste Stück an der Kaposvar-Spange führt über einen Spielplatz, auf dem das Radfahren eigentlich nicht erwünscht ist. Nach Queren des Oher Wegs geht es weiter entlang des Bünebüttler Wegs und einen Grünweg zum Bummerei-Weg. Der Grünweg in diesem Bereich ist landschaftlich attraktiv, denn er führt über eine Wiese, ist jedoch teilweise nicht breiter oder qualitativ besser als ein Trampelpfad. Der zweite Teil der Route führt vom Oher Weg in Richtung Süden parallel neben der K80. Hier ist derzeit kein Weg vorhanden. Optional könnte im Zuge der angedachten Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich auch der Bau einer neuen

Radwegeverbindung erfolgen. Auf dem Bummerei-Weg treffen sich beide Routenteile der Route 11 und der Weg verläuft weiter westlich neben der K80 in gut angelegten unbefestigten Grünwegen bis zum Schlehenweg. Ein kurzes Stück verläuft die Route 11 auf dem Schlehenweg auf der Fahrbahn im Mischverkehr, bevor dieser wieder über eine Parkplatzzufahrt und einen anschließenden Grünweg in Richtung Reinbeker Weg verlassen wird, wo die Route dann endet. Am Reinbeker Weg gibt es einen Anschluss an die Hauptroute 3 nach Reinbek. Teilweise erschweren Umlaufsperrern auf der Route die Fahrt für Radfahrende.

Ziele der Maßnahme

- Nutzen und Attraktivieren der vorhandenen Grünverbindung im Osten der Stadt nahe der K80 unter Beheben der identifizierten Mängel

Beschreibung der Maßnahme

- Das erste Teilstück der Route von der Kaposvar-Spange bis zum Oher Weg sollte durchgängig beleuchtet und für den Radverkehr freigegeben werden.
- Umgestaltung Knotenpunkt Oher Weg / Bünebüttler Weg (R11-I): Schaffung einer sicheren Quermöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger durch eine Mittelinsel.
- Umgestaltung des Grünwegs vom Bünebüttler Weg zum Bummerei-Weg: Erweiterung der Wegebreiten, Oberflächenverbesserung
- Bau einer neuen Radwegeverbindung entlang der K80 im Zuge der Lärmschutzmaßnahmen. Eine zusätzliche Querung über den Oher Weg ist nicht erforderlich, da Querung R4b-II genutzt werden kann.
- Umgestalten der Knotenpunkte vom Grünweg aus Richtung Bummerei-Weg auf den Schlehenweg (R11-II) und von dort in die Zufahrt auf den Grünweg in Richtung Reinbeker Weg (R11-III): Kenntlichmachung der Grünwegeinmündung durch eine Erweiterung des Parkverbots, Absenken der Bordsteine, Abbau von Umlaufsperrern
- Umgestaltung des Grünwegs vom Schlehenweg zum Reinbeker Weg: Erweiterung der Wegebreiten und Verbessern der Oberflächen durch Asphaltieren (Beleuchtung ist bereits vorhanden!)

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anschluss an die Hauptroute 7 und die Nebenroute 6 an der Kaposvar-Spange
- Kreuzen der Hauptroute 4 am Oher Weg
- Kreuzen der Nebenroute 8 im Grünbereich Gellhornpark
- Kreuzen der Nebenroute 16 am Bummerei-Weg
- Anschluss an die Hauptroute 3 am Reinbeker Weg (s. R3c-II)

Nächste Umsetzungsschritte

- Vorentwurfs-/Entwurfsplanung für die Einzelmaßnahmen

Relevante Akteure

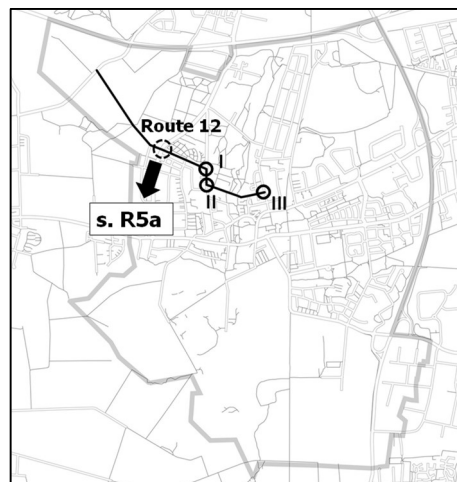
Stadt

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R12</b>	<b>Aufwertung der Nebenroute 12 vom Willnbrook zur Mühlenstraße</b>	<b>MITTEL</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Haupt- verbind.</td> <td>Ergänzungs- verbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schul weg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>X</b></td> <td><b>X</b></td> <td></td> <td><b>X</b></td> </tr> </table>					Haupt- verbind.	Ergänzungs- verbind.	Überörtl. Verbind.	Schul weg	Grüne Route		<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<p>Straßenkategorie</p> <p>Grünverbindung Erschließungsstraße</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Kurz- bis langfristig</p>
Haupt- verbind.	Ergänzungs- verbind.	Überörtl. Verbind.	Schul weg	Grüne Route												
	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>												
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>Straßenunabhängig Mischverkehr</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p>	<p>Kosten</p>										
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>unverändert</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p>	<p>Mögliche Förderung</p>										

#### Ausgangslage

Die Nebenroute 12 ist eine Ergänzungsverbindung für den Radverkehr und führt von der regionalen Route auf der Straße Willnbrook zunächst über eine neu zu schaffende Verbindung im Grünbereich bis zum Papendieker Redder. Vom Papendieker Redder geht es über den für KFZ-Verkehr nicht passierbaren Holunderstieg am südlichen Rand des Friedhofs auf den Willinghusener Weg. Ein kurzes Stück verläuft die Route auf dem Willinghusener Weg, biegt dann links in den in den Gerhart-Hauptmann-Weg ein, kreuzt den Grünweg an der Gliner Au und verläuft dann weiter auf der Schulstraße bis zur Mühlenstraße. Der Gerhart-Hauptmann-Weg liegt in einer 30-Zone, in der der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Die Schulstraße ist teilweise eine Spielstraße, wird aber zwischen der Eggerskoppel und der Mühlenstraße zu einer 30-Zone. Die Verbindung zwischen Gerhart-Hauptmann-Weg und Schulstraße wird straßenunabhängig durch den Grünbereich geführt. Es handelt sich hier um einen gepflasterten und beleuchteten, unbeschilderten gemeinsamen Geh- und Radweg.



#### Ziele der Maßnahme

- Schaffen einer attraktiven Nebenverbindung mit Anschluss an die regionale Route von Oststeinbek nach Willinghusen
- Erhöhung des Sicherheitsgefühls für Radfahrende auf dem Willinghusener Weg

#### Beschreibung der Maßnahme

- Schaffung einer neuen Wegeverbindung im Grünbereich zwischen Willnbrook und Papendieker Redder in Höhe des Holunderstiags
- Umgestaltung des Holunderstiags durch Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (mögl. Asphaltierung); Umbau der Umlaufsperrn, so dass sie durch Radfahrende (auch mit Anhänger) gut befahrbar sind.
- Umgestaltung des Knotenpunkts R12-I (Holunderstieg/Willinghusener Weg): Kenntlichmachung der Einfahrt in den straßenunabhängigen Weg vom Willinghusener Weg durch Erweiterung des Halteverbots um die Einfahrt herum; Absenken der Bordsteine auf der gesamten Breite; Umbau bzw. Abbau der Umlaufsperrn

- Am Knotenpunkt R12-III Schulstraße/Mühlenstraße sind im Grunde keine weiteren Maßnahmen erforderlich, wenn die Mühlenstraße in die Tempo-30-Zone integriert wird (s. Maßnahmenblatt R5-c)

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anschluss an die Hauptroute 5 am Knotenpunkt Holunderstieg/Papendieker Redder
- Queren der Nebenroute 9 im Grünbereich der Glinder Au
- Anschluss an die Hauptroute 5 am Knotenpunkt Schulstraße/Mühlenstraße

Nächste Umsetzungsschritte

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Willinghusener Weg
- Vorentwurfs-/Entwurfsplanung für die Einzelmaßnahmen

Relevante Akteure

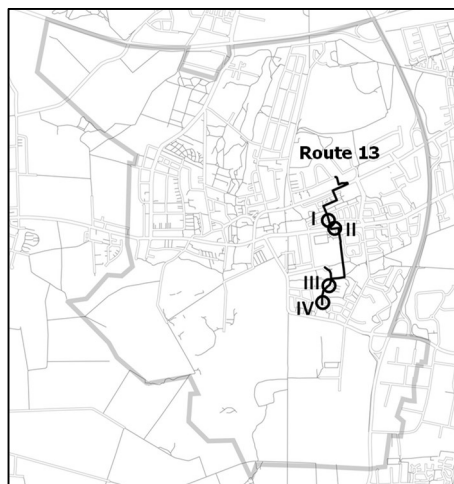
Stadt



Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R13</b>	<b>Aufwertung einer Grünverbindung vom Weg beim Heereszeugamtsdenkmal bis zum Buchenweg – auch als Schulweg</b>	<b>MITTEL</b>

Netzfunktion					Straßenkategorie Grünverbindung	Möglicher Umsetzungszeitraum Mittel- bis langfristig
Hauptverbind.	Ergänzungsverbind.	Überörtl. Verbind.	Schulweg	Grüne Route		
	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>		
Bisherige Radverkehrsführung Straßenunabhängig					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)	Kosten 400 Tsd. €
Geplante Radverkehrsführung unverändert					Schwerverkehrsstärke/-anteil	Mögliche Förderung FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.

Ausgangslage



Die Route 13 ist eine Ergänzungsrouten durch Grünbereiche, die vor allem auch als alternativer Schulweg abseits der Hauptverkehrsstraßen genutzt wird. Von dem östlichen Wendehammer der Straße Groothegen verläuft die Route entlang des unbefestigten Grünwegs zur Möllner Landstraße, überquert diese an der vorhandenen Fußgängerampel und führt dann weiter im Mischverkehr über die Straße An der alten Wache, von wo er südlich in den Grünweg zum Denkmal des Heereszeugamtes abbiegt. Von dort verläuft die Route zum Oher Weg, überquert diesen und führt weiter in Richtung Süden auf dem Grünweg zwischen der Schule und der östlich angrenzenden Wohnbebauung entlang über den Gellhornpark und bis zum Buchenweg im Süden. Der Weg entlang des Schulzentrums ist gepflastert und als gemeinsamer Geh- und Radweg mit Verkehrszeichen 240 beschildert. Alle anderen Wege sind unbefestigt, jedoch durchgehend beleuchtet. Teilweise sind die Wegebreiten zu schmal und die Oberflächen sehr uneben. Die unbefestigten Strecken lassen sich bei Nässe schlecht befahren. Die Strecke nördlich des Oher Wegs erschwert durch sehr viele Umlaufsperrern die Nutzung durch Radfahrende.

Schulzentrums ist gepflastert und als gemeinsamer Geh- und Radweg mit Verkehrszeichen 240 beschildert. Alle anderen Wege sind unbefestigt, jedoch durchgehend beleuchtet. Teilweise sind die Wegebreiten zu schmal und die Oberflächen sehr uneben. Die unbefestigten Strecken lassen sich bei Nässe schlecht befahren. Die Strecke nördlich des Oher Wegs erschwert durch sehr viele Umlaufsperrern die Nutzung durch Radfahrende.

Ziele der Maßnahme

- Aufwertung der Nebenroute als ergänzende Schulwegverbindung

Beschreibung der Maßnahme

- Umgestaltung des Grünwegs von Groothegen zur Möllner Landstraße: Verbreiterung der Gehwegbreiten, Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit, Beleuchtung
- Ersetzen der Fußgängerampel durch eine Fahrrad- und Fußgängerampel über die Möllner Landstraße
- Abbau der Umlaufsperrn auf der Strecke zwischen den Grünweg am Heereszeugamt und dem Oher Weg; stattdessen bei der Querung der Herbert Rübner-Straße (Knotenpunkt R13-I) Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs durch Aufpflasterung der Fahrbahn für den KFZ-Verkehr
- Knotenpunkt R13-II Route 13/ Oher Weg: hier ist ein Zebrastreifen vorhanden, der für Radfahrende um einen parallelen, farbig markierten Radfahrstreifen sowie entsprechender Kennzeichnung für den KFZ-Verkehr (s. Abbildung) ergänzt werden sollte
- Umgestaltung des gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen dem Schulzentrum und der Wohnbebauung: Verbreiterung der Wegebreiten, wo es möglich ist, Erneuerung der Oberflächen
- Umgestaltung der unbefestigten Wege im Gellhornpark: Verbreiterung der Wegebreiten und Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit
- Umgestaltung des Knotenpunktes R13-III Route 13/ Weidenweg: Verdeutlichung der Konfliktstelle durch Markierung oder Aufpflasterung; ggf. Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs durch Aufpflasterung und Beschilderung
- Umgestaltung des Knotenpunktes R13-IV Route 13/ Buchenweg: Kenntlichmachung des Endes bzw. Anfangs des straßenunabhängigen Weges vom Buchenweg durch Erweiterung des Halteverbots um die Einfahrt herum; Absenken der Bordsteine auf der gesamten Breite



Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anschluss an die Route 6 beim Grünweg am Heereszeugamtsdenkmal
- Kreuzen der Hauptroute 4 am Oher Weg
- Kreuzen der Nebenroute 8 Im Gellhornpark
- Anschluss an die Nebenroute 14 am Buchenweg

Nächste Umsetzungsschritte

- Vorentwurfs-/Entwurfsplanung für die Einzelmaßnahmen

Relevante Akteure

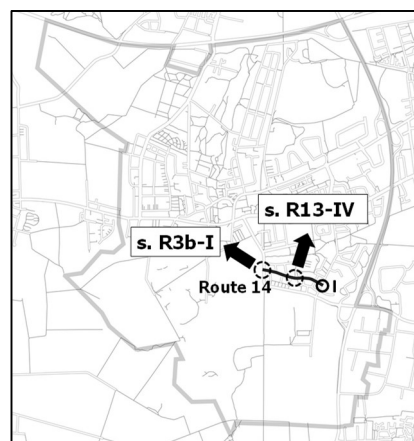
Stadt

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R14</b>	<b>Schaffen von klaren Radverkehrsführungen auf der Nebenroute 14 entlang des Buchenwegs</b>	<b>MITTEL</b>

Netzfunktion Hauptverbind.   Ergänzungsverbind.   Überörtl. Verbind.   Schulweg   Grüne Route     <b>X</b>					Straßenkategorie Erschließungsstraße	Möglicher Umsetzungszeitraum Mittel- bis langfristig
Bisherige Radverkehrsführung Mischverkehr Radweg (nicht Benutzungspflichtig)					Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)	Kosten 350 Tsd. €
Geplante Radverkehrsführung Mischverkehr					Schwerverkehrsstärke/-anteil	Mögliche Förderung

#### Ausgangslage

Die Nebenroute 14 ist die Verbindung der Ave St. Sebastien und des Holstenkamps über den Buchenweg. An der Ave St. Sebastien besteht eine lichtsignalgesteuerte Querungsanlage, im Buchenweg wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße geführt. Im Bereich von Ave St. Sebastien bis zum Anschluss an die Route 13 bestehen beidseitig sehr schmale, nicht Benutzungspflichtige Radwege, die zudem eine sehr schlechte Oberflächenbeschaffenheit aufweisen. Das Radwegeende bzw. der Radweganfang sind nicht gesichert. Route 14 dient dem innerstädtischen bzw. recht lokalen Radverkehr sowie dem Anschluss der Route 13 aus bzw. in Richtung Süden, da ein Überqueren des Reinbeker Wegs nur am Holstenkamp bzw. der Ave St. Sebastien möglich ist. Da von dem anliegenden Wohngebiet kein direkter Anschluss an den Reinbeker Weg möglich ist.



#### Ziele der Maßnahme

- Schaffen einer klaren Radverkehrsführung

#### Beschreibung der Maßnahme

- Abbau der Radwege: Um eine klare Radverkehrsführung zu schaffen, sollten die Radwege zurückgebaut werden; der Radverkehr wird auf der gesamten Route vorrangig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt; Freigabe der Gehwege für unsicherere Radfahrende und Schulkinder
- Sicherung des Gehwegs – Rad frei an Kreuzungen, Einmündungen, Zufahrten durch Aufpflasterungen

#### Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anschluss an die Hauptrouten 1 und 3 an der Ave St. Sebastien
- Einmündung der Nebenroute 13 im Grünbereich
- Anschluss an die Hauptroute 7 am Holstenkamp

#### Nächste Umsetzungsschritte

- Vorentwurfs-/Entwurfsplanung

#### Relevante Akteure

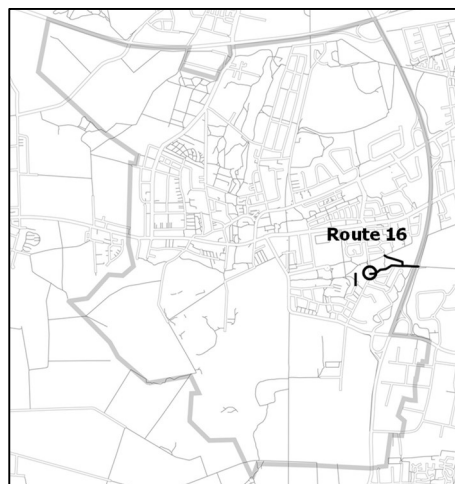
Stadt

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>R16</b>	<b>Aufwertung der Nebenroute 16 als Verbindung nach Schönningstedt</b>	<b>HOCH</b>

<p>Netzfunktion</p> <table border="1"> <tr> <td>Haupt- verbind.</td> <td>Ergänzungs- verbind.</td> <td>Überörtl. Verbind.</td> <td>Schul weg</td> <td>Grüne Route</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>X</b></td> <td><b>X</b></td> <td><b>X</b></td> <td><b>X</b></td> </tr> </table>					Haupt- verbind.	Ergänzungs- verbind.	Überörtl. Verbind.	Schul weg	Grüne Route		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<p>Straßenkategorie</p> <p>Grünverbindung</p>	<p>Möglicher Umsetzungszeitraum</p> <p>Mittelfristig</p>
Haupt- verbind.	Ergänzungs- verbind.	Überörtl. Verbind.	Schul weg	Grüne Route												
	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>												
<p>Bisherige Radverkehrsführung</p> <p>straßenunabhängig</p>					<p>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</p>	<p>Kosten</p> <p>200 Tsd. €</p>										
<p>Geplante Radverkehrsführung</p> <p>unverändert</p>					<p>Schwerverkehrsstärke/-anteil</p>	<p>Mögliche Förderung</p> <p>FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.</p>										

Ausgangslage

Mit der Route 16, die vom Holstenkamp über die K80 entlang des Bummerei-Wegs führt, besteht bereits eine attraktive Verbindung abseits der Hauptverkehrsstraßen zwischen Glinde und Schönningstedt, die von vielen Radfahrenden, vor allem auch von Schülern und Jugendlichen genutzt wird. Die Route führt ab dem Holstenkamp über einen nur von der Landwirtschaft befahrbaren zunächst unbefestigten und vor der Brücke über die K80 dann asphaltierten Weg. Außerdem verbindet ein weiterer Zweig der Route den Bummerei-Weg mit der Route 8.



Ziele der Maßnahme

- Aufwertung der wichtigen (Schüler-)Verbindung nach Schönningstedt

Beschreibung der Maßnahme

- Umgestaltung des Knotenpunktes 16-I Holstenkamp/Bummerei-Weg: Schaffung einer Querungshilfe durch Mittelinsel
- Umbau der Umlaufsperrung und Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit
- Umgestaltung des Bummerei-Wegs: Durchgängige Asphaltierung und Beleuchtung
- Schaffung eines attraktiven Verbindungsweges vom Bummerei-Weg zur Route 8, Aufwertung des derzeitigen Trampelpfades

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Anbindung an die Hauptroute 7 am Holstenkamp

Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit Stadt Reinbek über die Weiterführung der Radverkehrsführung in Neuschönningstedt

Relevante Akteure

Stadt, Stadt Reinbek

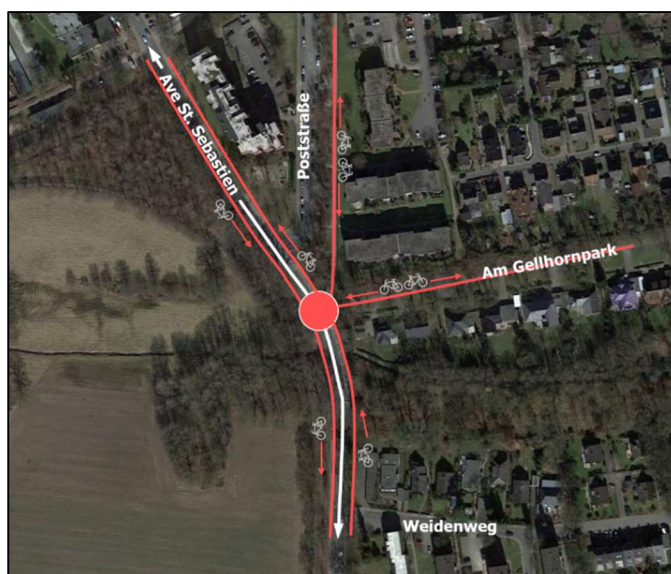
## 7.3 Wichtiger Knotenpunkt

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>K1</b>	<b>Schaffung einer gesicherten Querung im Bereich Ave St. Sebastian/ Poststraße/ Im Gellhornpark</b>	<b>SEHR HOCH</b>

<b>Netzfunktion</b> Hauptverbind. <b>X</b>   Ergänzungsverbind.   Überörtl. Verbind. <b>X</b>   Schulweg <b>X</b>   Grüne Route					<b>Straßenkategorie</b> Hauptverkehrsstraße	<b>Möglicher Umsetzungszeitraum</b> Mittelfristig
<b>Bisherige Radverkehrsführung</b> keine					<b>Verkehrsstärke (DTV-Kfz/24h)</b> 8.510	<b>Kosten</b> 50-100 Tsd. €
<b>Geplante Radverkehrsführung</b> Knotenpunkt mit Mittelinsel					<b>Schwerverkehrsstärke/-anteil</b> Mäßig (3,6 %)	<b>Mögliche Förderung</b> FAG-SH, GVFG-SH, Kommunalrichtl.

### Ausgangslage

Am Knotenpunkt auf der Ave St. Sebastian im Bereich Poststraße und Im Gellhornpark besteht ein erhöhter Handlungsbedarf, weshalb dieser Knotenpunkt ein eigenes Maßnahmenblatt erhält. Einerseits stoßen hier drei wichtige Fahrradrouten aufeinander: die Fernroute 1, Hauptroute 3 sowie die wichtige Schulwegsrouten 8. Andererseits ist hier auf der Ave St. Sebastian auch ein Wechsel vom Zweirichtungsweg auf beidseitige Einrichtungsweg. Die Sicht ist gerade für Radfahrende auf der Ave St. Sebastian aus Richtung Zentrum schlecht, weil die Querungsstelle in einer Kurve liegt. Bisher gibt es keinerlei Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer, abgesehen von abgesenkten Bordsteinen auf beiden Seiten der Ave St. Sebastian.



### Ziele der Maßnahme

- Herstellen einer gesicherten Querungsstelle am Schnittpunkt diverser Radrouten

### Beschreibung der Maßnahme

- Herstellen einer gesicherten, großzügig dimensionierten Querungsstelle in Form einer Mittelinsel; dafür Aufweitung des Fahrbahnbereichs sowie der Seitenbereiche erforderlich

### Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

- Kreuzen der Fernroute 1, Hauptroute 3 und Nebenroute 8

### Nächste Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit dem Kreis / LBV.SH
- Vorentwurfs-/Entwurfsplanung

### Relevante Akteure

Stadt, Kreis, LBV.SH

## 7.4 Ergänzende Maßnahmen

<b>P</b>	<b>Fahrradabstellanlagen</b>	<b>HOCH</b>
Möglicher Umsetzungszeitraum <b>Mittel- bis langfristig</b>	Kosten	Mögliche Förderung <b>FAG-SH, Kommunalrichtl., Städtebauförd.</b>
Ausgangslage		
Ziele der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualitative Verbesserung der Fahrradabstellanlagen</li> <li>• Quantitative Erweiterung der Fahrradabstellanlagen an den Schwerpunkten des Fahrradparkens</li> </ul>		
Beschreibung der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Information / Ansprache von Eigentümern/Betreibern mit mangelhaften Abstellanlagen</li> <li>• Verbesserung der Qualität der Abstellanlagen an den Schulen</li> <li>• Erweiterung der Abstellanlagen an den relevanten Zielorten: Rathaus, Marktplatz, Mühlencenter, Schulen, Sportstätten, Bushaltestellen</li> <li>• Schaffen wettergeschützter Anlagen am Markt und an den Schulen; Einbeziehen von vorhandenen Fahrradselbsthilfewerkstätten (z.B. Schule Wiesenfeld)</li> <li>• Prüfen des Baus eines Fahrradparkhauses in der Neuen Ortsmitte, ggf. in Kombination mit dem geplanten Parkhaus und/oder der geplanten Mobilstation</li> <li>• Bau einer E-Ladestation am Rathaus / Marktplatz</li> <li>• Schaffen von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Anhänger und Lastenräder</li> <li>• Ersetzen der kantigen Abstellbügel im Zentrum durch moderne, runde Ausführungen</li> </ul>		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		
Nächste Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gespräche mit den relevanten Eigentümern und Akteuren</li> </ul>	Relevante Akteure <b>Stadt, Schulen, Eigentümer, HVV</b>	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>Ü1</b>	<b>Kampagne „Glinde fährt Rad“</b>	<b>SEHR HOCH</b>

Möglicher Umsetzungszeitraum	Kosten	Mögliche Förderung
Kurz- bis mittelfristig	10.000,- € pro Jahr (Empfehlung NRVP: 0,5 €/Einw.)	NRVP

Ausgangslage

Zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit allgemein ist neben der Schaffung einer angemessenen Infrastruktur auch Information und Überzeugungsarbeit durch Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung erforderlich. Generell wichtig sind dabei die folgenden Punkte:

- Keine isolierte Kampagne, sondern im Zusammenhang mit der allgemeinen Förderung des Radverkehrs → Kampagne muss auf die infrastrukturellen Rahmenbedingungen eingehen
- Einbindung in umfassende Kommunikationsstrategie nach außen (in Richtung Bürger) und nach innen (Politik / Verwaltung)
- Einbeziehung öffentlichkeitswirksamer „Promotoren“
- Einzelne Aktionen innerhalb einer Kampagne müssen „getaktet“ werden  
→ Dramaturgie des Radverkehrs-Jahresverlaufs
- Keine Einmalaktion  
→ Kampagne verpufft sonst als kurzfristiges Strohfeuer

Ziele der Maßnahme

Für eine Kampagne für Glinde werden die folgenden Ziele und Ansätze vorgeschlagen:

- Aufklärung über die geltenden Verkehrsregeln
- Werbung für mehr Rücksichtnahme zwischen allen Verkehrsteilnehmern (das Bürgerbeteiligungsverfahren hat auch Konflikte zwischen Radfahrenden und Hundebesitzern aufgedeckt sowie häufig unrühmliches Verhalten von Autofahrern und Fußgängern gegenüber Radfahrern und Radfahrern gegenüber Fußgängern) und Regeleinhaltung im Verkehr
- Positive Aspekte des Radfahrens betonen: „Radfahren macht Spaß“
- Darstellung des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel
- Radfahren ist nicht gefährlich
- Integration bereits laufender Aktionen (z.B. Stadtradeln)
- Einbeziehung von möglichst vielen Akteuren der Stadtgesellschaft
- Verknüpfung mit der Umsetzung von Maßnahmen
- Laufzeit: mind. 1 Jahr, mind. alle 1-1,5 Monate eine Aktion

Beschreibung der Maßnahme

Mögliche Bausteine / Aktionen:

- Stadtradeln
- Radtouren für Neubürger
- Schulaktionen (Projekte, Bike Trains ...)
- „Lichterfahrt“ (zum Start der „Beleuchtungssaison“)
- „Kostenlose“ Fahrradwartung auf dem Marktplatz:  
 „Sie fahren zum Einkauf, wir machen Ihr Rad fit für die Saison“  
 (zum Saisonstart, Zusammenarbeit mit /Fahrradhandel)
- Grüntouren durch Glindes Grünzüge und angrenzenden Wälder / Grünbereiche
- Ideenwettbewerb fahrradfreundlichster Betrieb / Schule

Wir schlagen vor, zunächst mit Aktionen im Bereich der Schulen zu beginnen, die das Fahrradfahren zur Schule positiv mit Spaß und dem Sicherheitsaspekt verbinden. Kurzfristig umsetzbare Aktionen wären bspw.

- Wettbewerbe wie das Stadtradeln angepasst auf Schulen
- Fahrradsternfahrt
- Sicherheitstag

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

Nächste Umsetzungsschritte

- Kontaktaufnahme mit möglichen / interessierten Akteuren

Relevante Akteure

Stadt, Stadtgesellschaft,  
 ADFC



Nr. <b>Ü2</b>	Bezeichnung <b>Mobilitätsstation</b>	Priorität <b>MITTEL</b>
Möglicher Umsetzungszeitraum Mittel- bis langfristig	Kosten	Mögliche Förderung NRVP, Kommunalrichtl.
Ausgangslage Zur Förderung des Radverkehrs sind auch weitergehende Angebote wie bspw. Leihfahräder, Lastenräder, Informationen, Service- und Reparaturdienstleistungen sinnvoll und erforderlich.		
Ziele der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeine Förderung des Radverkehrs durch zusätzliche Serviceangebote</li> </ul>		
Beschreibung der Maßnahme Konzentration von zusätzlichen Serviceangeboten für Radfahrende in einer Mobilitätsstation am Marktplatz als dem zentralen Punkt der Stadt. Als Services für Radfahrende könnten zum Einstieg u.a. angeboten werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Informationen</li> <li>• Werkzeug und Material zur Wartung (Fahrradpumpe, Flickmaterial)</li> <li>• Fahrradverleih</li> <li>• Wetterschutz: z.B. einfache Regenponchos</li> <li>• Ggf. Kombination mit Fahrradparkhaus (vgl. Maßnahme P)</li> </ul>		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		
Nächste Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gespräche / Abstimmung mit relevanten Akteuren</li> </ul>	Relevante Akteure Stadt, Fahrradhandel, Fahrradverleiher	

Nr. <b>Ü3</b>	Bezeichnung <b>Wegweisung</b>	Priorität <b>HOCH</b>
Möglicher Umsetzungszeitraum  Mittelfristig	Kosten	Mögliche Förderung EFRE-Tourismus-SH, Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung SH, AktivRegion, Förderfonds Metropolregion Hamburg, GVFG-SH
Ausgangslage Insbesondere für den regionalen und überörtlichen Radverkehr ist eine Wegweisung der Hauptrouten zu/von den wichtigsten Zielen in Glinde sowie durch Glinde hindurch erforderlich. Die bereits vorhandene Beschilderung reicht hierzu nicht aus bzw. ist an das Radroutennetz anzupassen.		
Ziele der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserte Wegführung v.a. für den überörtlichen Verkehr</li> </ul>		
Beschreibung der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgängige Beschilderung der für den überörtlichen Verkehr relevanten Routen entsprechend dem Erlass zur Radwegweisung in Schleswig-Holstein</li> </ul>		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		
Nächste Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit dem Kreis</li> </ul>	Relevante Akteure Stadt, Kreis, LBV.SH	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>Ü4</b>	<b>Wegewartung und Winterdienst</b>	<b>HOCH</b>

Möglicher Umsetzungszeitraum	Kosten	Mögliche Förderung
Kurzfristig		-

Ausgangslage

Aufgrund der geringen Federung und der schmalen Reifen der Fahrräder sind Radfahrende sehr sensibel, was Unebenheiten auf den Radwegen angeht. Jeder kleine Zweig oder Queraufbruch auf dem Weg führt gleich zu einem unangenehmeren Fahrgefühl, es muss eventuell abgebremst werden und neu beschleunigt, was Kraft kostet. Aus diesem Grunde sind hindernisfreie und ebene Strecken essentiell für eine fahrradfreundliche Stadt. Es geht zum einen um Komfort und zum anderen um Energieeinsparung.



Die Bürgerbeteiligungskampagne hat gezeigt, dass vielen Glindern dieses Thema am Herzen liegt. Es gibt viele Wurzelaufrüche auf den Radwegen, die den Radfahrern die Benutzung verleidet. Hinzu kommt, dass oftmals der Grünstreifen entlang der Wege auf den Radweg wuchert und ihn so defacto schmälert. Es wurde sogar von einem abgeknickten Baum im Bereich des Mühlenteichs berichtet, der seit langer Zeit den Zuweg versperrt.

Ein weiterer Aspekt ist die Sicherheit. Es ist nämlich ebenfalls häufiger eine mangelnde Laubentfernung und fehlender Winterdienst bemängelt worden. Dadurch können Radfahrende leichter rutschen und sich und andere dadurch verletzen. Ein regelmäßiger Winterdienst auf Wegen hilft außerdem, das Fahrrad als ganzjähriges Verkehrsmittel zu etablieren.

Ziele der Maßnahme

- Mehr Komfort und Sicherheit auf Radrouten zu allen Jahreszeiten

Beschreibung der Maßnahme

- Regelmäßige Kontrolle der Oberflächenqualität der vorhandenen Rad- und Grünwege und zeitnahe Behebung von Mängeln
- Verbesserung des Räum-, Winter- und Laubdienst v.a. auf Hauptrouten, aber auch in Grünbereichen
- Regelmäßige Pflege und Beschnitt der seitlichen Grünstreifen
- Ermahnung der Anlieger zur Einhaltung der Straßenreinigungssatzung
- Ermahnung der Anlieger zur Pflege ihrer Hecken

Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen

keine

Nächste Umsetzungsschritte	Relevante Akteure
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit Baubetriebshof, Aufruf an Bewohner</li> <li>• Abstimmung mit Kreis + LBV.SH</li> </ul>	Stadt, Anlieger, Kreis, LBV.SH

Nr.	Bezeichnung	Priorität
<b>Ü5</b>	<b>Mitgliedschaft bei RAD.SH</b>	<b>SEHR HOCH</b>
Möglicher Umsetzungszeitraum	Kosten	Mögliche Förderung
Kurzfristig	1.000,- € pro Jahr	
Ausgangslage		
<p>In den letzten Jahren haben sich in immer mehr Bundesländern kommunale Arbeitsgemeinschaften gebildet (z.B. die bereits 1993 gegründete Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte NRW). Ziel dieser Arbeitsgemeinschaften ist es, die Mitgliedskommunen durch Vernetzung und Serviceangebote bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs zu unterstützen.</p> <p>In Schleswig-Holstein hat sich die entsprechende kommunale Arbeitsgemeinschaft „RAD.SH e.V.“ im Jahr 2017 gegründet. Aktuell hat RAD.SH ca. 50 Mitgliedskommunen, darunter auch eine ganze Reihe von Städten aus dem Hamburger Umland, die hinsichtlich ihrer Größe (und auch Problemstellungen) mit Glinde vergleichbar sind. Eine Mitgliedschaft bei RAD.SH erfordert neben dem Kostenbeitrag insbesondere auch die Bereitschaft der Kommune zu einer aktiven Mitarbeit.</p>		
Ziele der Maßnahme		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vernetzung mit anderen Kommunen in Schleswig-Holstein</li> <li>• Wissens- und Informationstransfer</li> <li>• Unterstützung bei rechtlichen und fachlichen Fragestellungen, der Aus- und Fortbildung, der Fördermittelakquise sowie bei Veranstaltungen und Kampagnen</li> <li>• Möglichkeit zur gemeinsamen Beauftragung von Planungs- und Bauleistungen und dadurch Generierung von Kostenvorteilen</li> </ul>		
Beschreibung der Maßnahme		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufnahme als ordentliches Mitglied in Rad.SH</li> </ul>		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		
Nächste Umsetzungsschritte	Relevante Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschluss der Selbstverwaltungsgremien</li> </ul>	Stadt	

Nr.  <b>Ü6</b>	Bezeichnung  <b>Fahrradförderung bei städtischen Einrichtungen</b>	Priorität  <b>HOCH</b>
Möglicher Umsetzungszeitraum <b>Kurz- bis mittelfristig</b>	Kosten	Mögliche Förderung
Ausgangslage Die Beschäftigten in städtischen Einrichtungen wie die Stadtverwaltung aber auch in Kitas und Schulen nutzen für ihre dienstlichen Wege oftmals die vorhandenen Dienstfahrzeuge oder eigene Fahrzeuge. Insbesondere für Wege innerhalb Glindes stellt dabei aufgrund der begrenzten Entfernungen auch die Nutzung von Fahrrädern eine geeignete Alternative dar. Um aber auch Beschäftigten, die nicht mit dem eigenen Fahrrad zur Arbeit kommen, diese Möglichkeit zu eröffnen, sind an den Einrichtungen stationierte Dienstfahräder erforderlich.		
Ziele der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlichkeitswirksame Vorbildfunktion der städtischen Einrichtungen</li> <li>• Gesundheitsförderung</li> </ul>		
Beschreibung der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschaffung von Dienstfahrrädern sowie ggf. Transporträdern für Lastern und/oder Personen</li> </ul>		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		
Nächste Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfs- und Einkaufsplanung</li> </ul>	Relevante Akteure  Stadt	

## **8 Umsetzungskonzeption**

Nachfolgend die geplante zeitliche Abfolge bei der Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzept dargestellt. Für diese Umsetzungskonzeption wurden die einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung

- ihrer Priorität und möglichen Umsetzungszeiträume,
- der Notwendigkeit, möglichst schnell erste durchgängige Routen umsetzen zu können sowie
- unsere Einschätzung ihrer politischen und öffentlichen Sensibilität

in eine sinnvolle Reihenfolge gebracht.

Die Prioritätensetzungen wurden darüber hinaus im Lenkungskreis diskutiert und abgestimmt.

Abb. 29: Umsetzungskonzeption

Nr.	Bezeichnung	Möglicher Umsetzungszeitraum	Priorität
R2-a	Aufwertung der Möllner Landstraße zwischen westl. Stadtrand und Oher Weg	Mittel- bis langfristig	SEHR HOCH
R2-b	Aufwertung der Möllner Landstraße im Zentrum - zwischen Oher Weg und Am Sportplatz	Mittel- bis langfristig	SEHR HOCH
R3-a	Aufwertung und Erhöhung der Verkehrssicherheit der Ave St. Sebastien zwischen Oher Weg und Im Gellhornpark	Mittel- bis langfristig	SEHR HOCH
R3-b	Aufwertung der Ave St. Sebastien zwischen Im Gellhornpark und Holstenkamp	Mittel- bis langfristig	SEHR HOCH
R3-d	Reinbeker Weg vom Holstenkamp bis zur südl. Stadtgrenze	Kurz- bis langfristig	SEHR HOCH
R4-b	Aufwertung und Erhöhung der Verkehrssicherheit des Oher Wegs und der Sönke-Nissen-Allee	Kurz- bis langfristig	SEHR HOCH
R5-c	Aufwertung der Mühlenstraße und des Kupfermühlenwegs	Kurz- bis mittelfristig	SEHR HOCH
R7-c	Aufwertung des Holstenkamps	Mittel- bis langfristig	SEHR HOCH
K1	Schaffung einer gesicherten Querung im Bereich Ave St. Sebastien/Poststraße/Im Gellhornpark	Kurz- bis mittelfristig	SEHR HOCH
Ü1	Kampagne Glinde fährt Rad	Kurz- bis mittelfristig	SEHR HOCH
Ü5	Mitgliedschaft bei RAD.SH	Kurzfristig	SEHR HOCH

<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Möglicher Umsetzungszeit- raum</b>	<b>Priorität</b>
R1-a	Aufwertung des Bahnradwegs von der A24 bis zum Alten Gleisdreieck	Kurz- bis mittelfristig	HOCH
R1-b	Aufwertung des Bahnradwegs zwischen dem Alten Gleisdreieck und der Ave St. Sebastien	Mittel- bis langfristig	HOCH
R2-c	Aufwertung der Möllner Landstraße zwischen Am Sportplatz und der östl. Stadtgrenze	Mittel- bis langfristig	HOCH
R5-a	Aufwertung des Willinghusener Wegs und Papendieker Redders (K109)	Kurz- bis mittelfristig	HOCH
R6	Attraktivierung der Nebenroute quer durch das Zentrum	Mittel- bis langfristig	HOCH
R7-b	Schaffen eindeutiger Radverkehrsführungen auf der Kaposvar-Spange	Kurz- bis mittelfristig	HOCH
R8	Aufwertung der Nebenroute durch den Gellhornpark als wichtige Schulwegverbindung	Mittel- bis langfristig	HOCH
R16	Grünverbindung vom Holstenkamp nach Schönningstedt	Kurz- bis langfristig	HOCH
P	Fahrradabstellanlagen	Mittel- bis langfristig	HOCH
Ü3	Wegweisung	Mittelfristig	HOCH
Ü4	Wegewartung und Winterdienst	Kurzfristig	HOCH
Ü6	Fahrradförderung bei städtischen Einrichtungen	Kurz- bis mittelfristig	HOCH



<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Möglicher Umsetzungszeit- raum</b>	<b>Priorität</b>
R1-c	Aufwertung des Bahnradwegs zwischen Ave St. Sebastien und südl. Stadtrand	Mittel- bis langfristig	MITTEL
R3-c	Reinbeker Weg vom Holstenkamp bis zur östl. Stadtgrenze	Mittel- bis langfristig	MITTEL
R4-a	Grünverbindung vom südwestlichen Stadtrand zur Sönke-Nissen-Allee	Mittel- bis langfristig	MITTEL
R5-b	Verbindung vom Papendieker Redder zur Route 4 über Sebaldkoppel und Grünweg Glinder Au	Kurz- bis langfristig	MITTEL
R7-a	Attraktivierung der Verbindung von Am Sportplatz zur Möllner Landstraße über Auf dem Brink, Groothegen und Olande	Mittel- bis langfristig	MITTEL
R9	Grünverbindung entlang der Glinder Au	Mittel- bis langfristig	MITTEL
R10	Grünverbindung vom Willinghusener Weg nach Neuschönningstedt	Kurz- bis langfristig	MITTEL
R11	Grünverbindung von der Kaposvar Spange zum Reinbeker Weg	Kurz- bis langfristig	MITTEL
R12	Aufwertung der Nebenroute vom Papendieker Redder zur Mühlenstraße	Kurz- bis langfristig	MITTEL
R13	Aufwertung der Grünverbindung vom Heereszeugamtsdenkmal bis zum Buchenweg – auch als Schulweg	Mittel- bis langfristig	MITTEL
R14	Schaffen von klaren Radverkehrsführungen entlang des Buchenwegs	Mittel- bis langfristig	MITTEL
Ü2	Mobilitätsstation	Mittel- bis langfristig	MITTEL

## 9 Quellenverzeichnis

### FGSV 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße (RAST 06) – Fassung 2009. Köln 2009

### FGSV 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Köln 2010

### FGSV

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012

### FGSV

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R). Köln 2018

### FGSV

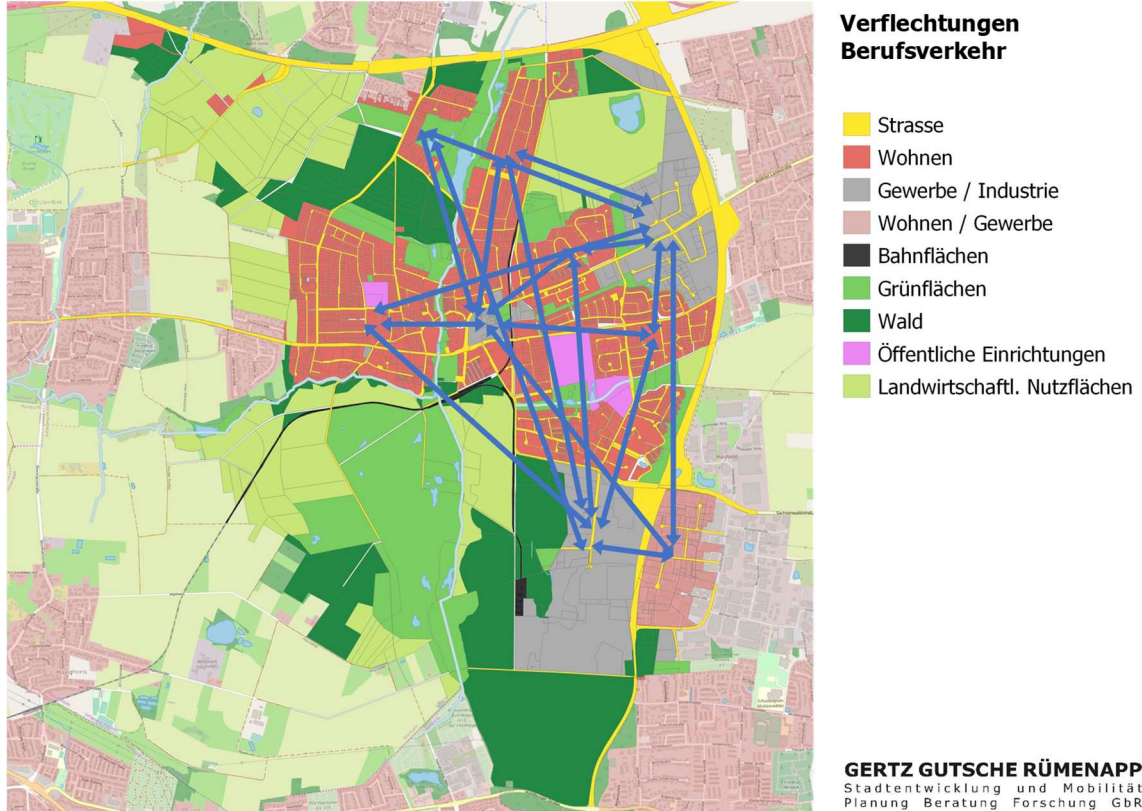
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete. Köln 2002

### urbanus 2013

urbanus GbR: Fahrradfreundliches Stormarn – Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes. Lübeck 2013

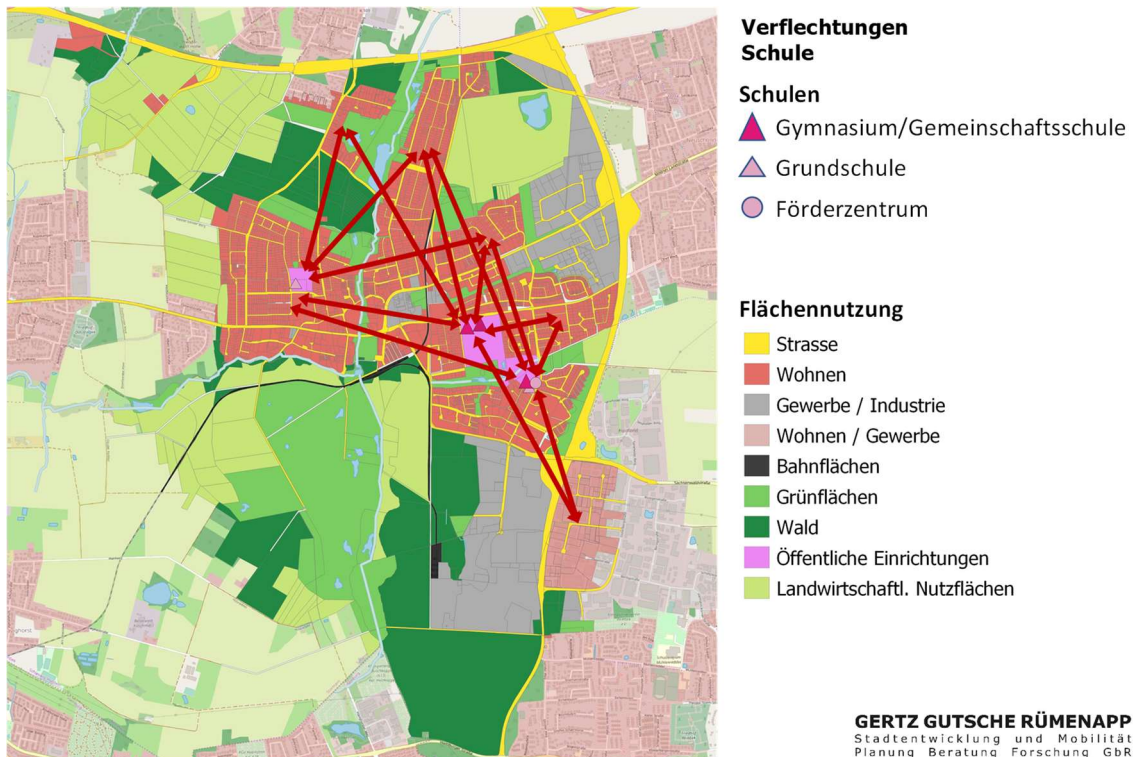
## Anhang zu Kapitel 6 Wunschliniennetze

Abb. 30: Verflechtungen Berufsverkehr



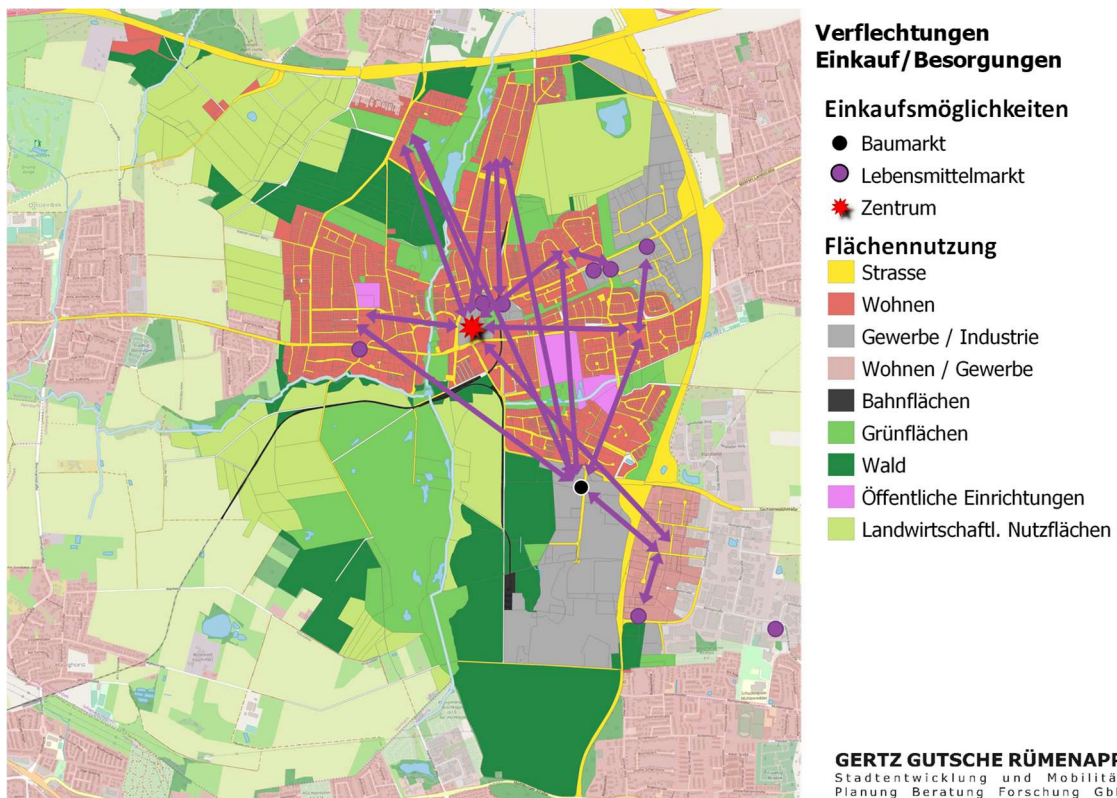
Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Abb. 31: Verflechtungen Ausbildungsverkehr



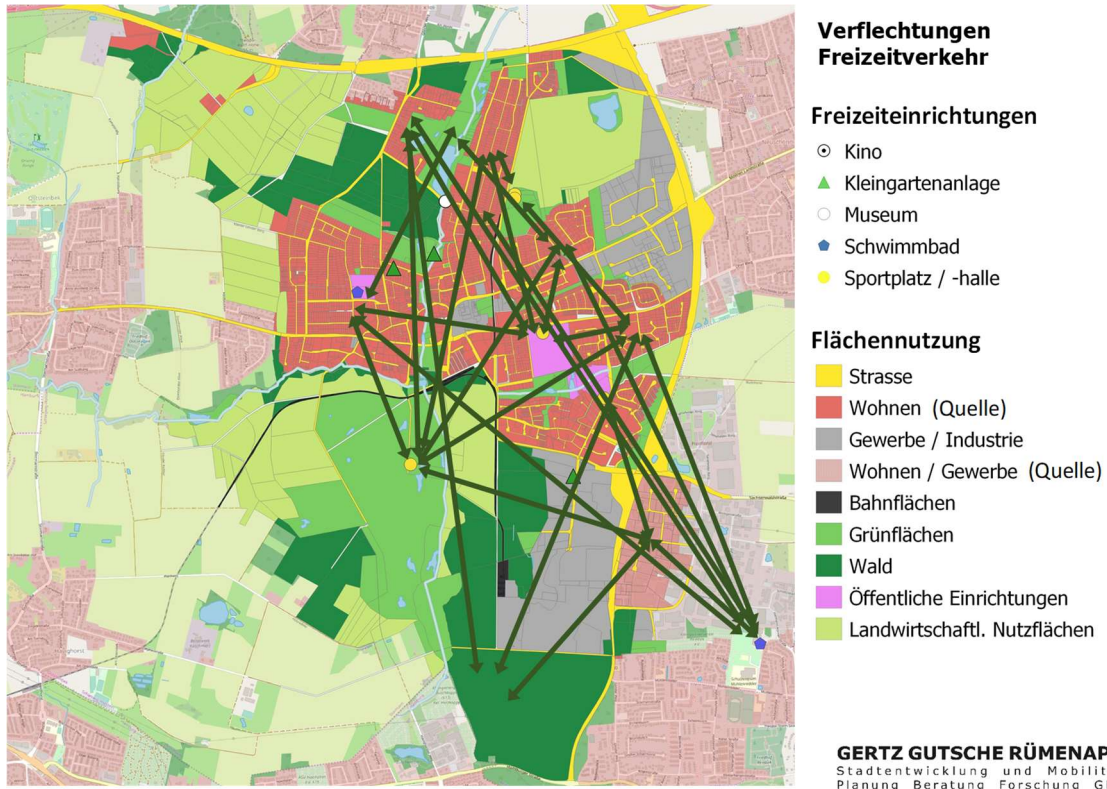
Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Abb. 32: Verflechtungen Einkaufs- und Besorgungsverkehr



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Abb. 33: Verflechtungen Freizeitverkehr



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

## Anhang zu Kapitel 7 Förderprogramme

Übersicht über die bei der Maßnahmenkonzeption aufgeführten Fördermöglichkeiten

Verwendete Kurzbezeichnung	Vollständige Bezeichnung	Fördermittelgeber
AktivRegion	Landesprogramms ländlicher Raum (LPLR)	Land Schleswig-Holstein
EFRE-Tourismus-SH	Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung nicht-investiver touristischer Projekte sowie nicht-investiver Maßnahmen zur Inwertsetzung des Natur- und Kulturerbes Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung investiver touristischer Projekte sowie investiver Maßnahmen zur Inwertsetzung des Natur- und Kulturerbes	Land Schleswig-Holstein
FAG-SH	Gesetz über den kommunalen Finanzausgleich in Schleswig-Holstein; Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in SH	Land Schleswig-Holstein
Förderfonds Metropolregion Hamburg	Ländervereinbarung zu gemeinsamen Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen aus den Förderfonds der Metropolregion Hamburg	Metropolregion Hamburg
Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung SH	Zukunftsprogramms Ländlicher Raum (ZPLR)	Land Schleswig-Holstein
GVFG-SH	Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in S-H	Land Schleswig-Holstein
NRVP	Nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Kommunalrichtl.	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Städtebauförd.	Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein	Land Schleswig-Holstein

Weitere Informationen zu den Förderprogrammen finden sich unter

- <https://nationaler-radverkehrsplan.de> → Förderfibel
- <https://rad.sh> → „Förderungen“