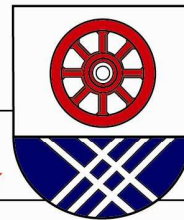




STADT BARGTEHEIDE

Stormarns lebendige Stadt



verschwestert mit
Déville-lès-Rouen, Frankreich
Gemeinde und Stadt Żmigród, Polen

Bargteheide, 25.09.2019

Der Vorsitzende

Ausschuss für Planung und Verkehr

Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr

Sitzungstermin: **Donnerstag, 26.09.2019, 19:00 Uhr**

Raum, Ort: **Ratssaal, Rathausstraße 24 – 26, 22941 Bargteheide**

Tischvorlage

zu TOP 7: Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs Bargteheide
hier: Gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
und Wählergemeinschaft für Bargteheide (WfB) vom
24.09.2019

Am 24.09.2019 ist der Verwaltung per E-Mail der gemeinsame Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen und der Wählergemeinschaft für Bargteheide (WfB) vom selben Tag zugestellt worden.

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 05.09.2019, der als 9-Punkte-Programm formuliert und in entsprechender Weise als Tagesordnungspunkt 7 mit aufgenommen wurde, ist mit dem nunmehr eingereichten gemeinsamen Antrag der beiden genannten Fraktionen obsolet.

Formal muss eine Anpassung der Bezeichnung des TOP 7 erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

(Stefan Schröter)



An den Ausschuss Planung und Verkehr Zur Sitzung am 26. September 2019	Nachrichtlich an die Rad-AG Zur Sitzung am 26. September 2019
---	--

Gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und Wählergemeinschaft für Bargteheide (WfB)

Maßnahmen-Paket zur Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs in Bargteheide

Der Ausschuss möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird gebeten, die Vorschläge des Maßnahmen-Pakets Fuß- und Radwege zu prüfen, die ohne weiteres umsetzbaren Maßnahmen einzuleiten, für die übrigen Maßnahmen die Umsetzung zu planen und das Ergebnis dem Ausschuss zur weiteren Beratung vorzulegen.
2. Die derzeit in der Rad-AG erarbeiteten Verbesserungsvorschläge sind ebenfalls in der obigen Form zu prüfen.
3. Die für Umbauten und Anpassungen notwendigen Mittel in Höhe von zunächst 50.000 Euro werden in den Haushalt 2020 eingestellt. Je nach Planungsfortschritt sind die Mittel anzupassen.
4. Soweit Punkte aus dem Maßnahmen-Paket und der Liste der Verbesserungsvorschläge der Rad-AG nur längerfristig umsetzbar sind, werden diese bei der Erstellung eines Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzepts berücksichtigt.

Bargteheide, 24. September 2019

Ruth Kastner
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Norbert Muras
WfB

Anlage: Maßnahmen-Paket zur Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs in Bargteheide

Maßnahmen-Paket

zur Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs in Bargteheide

Um mittel- und langfristig die Situation für Fußgänger- und Radverkehr zu verbessern, sind an verschiedensten Stellen unserer Stadt Maßnahmen erforderlich. Was den Radverkehr angeht, sei an dieser Stelle noch einmal an das schlechte Abschneiden beim ADFC-Radklima-Test und an das wenig schmeichelhafte Ergebnis des Radverkehrstests des Hamburger Abendblatts hingewiesen. Aus den Diskussionen der vergangenen Monate ist erkennbar, dass parteiübergreifend mehr für Fußgänger und Radfahrer getan werden sollte. Einige Punkte sind der Mängelliste entnommen, welche die Rad-AG derzeit vervollständigt.

Warum müssen wir jetzt für die Zukunft planen? Es wird angesichts der Herausforderungen des Klimaschutzes immer deutlicher, dass es auch im lokalen Bereich eine Neuorientierung beim Verkehr geben muss. Auch in Bargteheide wird eine Verkehrswende viele Jahre beanspruchen. Das Maßnahmen-Paket enthält sowohl kurzfristig als auch mittel- und langfristig realisierbare Maßnahmen. Es könnte Teil eines Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzepts werden.

Warum werden hier Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam betrachtet? Es geht um bauliche Maßnahmen, die Geld kosten, und um die gerechte Verteilung der öffentlichen Verkehrsflächen. Da sind die Belange von Fußgängern und Radfahrern oft deckungsgleich: Sie brauchen mehr Raum, abgesenkte Bordsteine, sichere Querungshilfen an frequentierten Straßen. Und sie brauchen Weganlagen, deren Benutzung attraktiv ist. Es gibt viele Berührungspunkte, wenn man an fahrradfahrende Kinder unter 12 Jahren auf Gehwegen, Benutzer von Rollatoren, Rollstühlen usw. denkt.

Ist der Aufwand gerechtfertigt? Bei den folgenden Maßnahmen handelt es sich keinesfalls um Luxus-Projekte, sondern um eine Liste dringend notwendiger Verbesserungen. Hinsichtlich der Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs muss in Bargteheide künftig mehr investiert werden.

Sollen PKW aus Bargteheide verbannt werden? Natürlich nicht! Für viele ist der PKW ein wichtiges Verkehrsmittel. Für andere nur eine bequeme Lösung. Es geht nicht darum, den PKW zu verteufeln, sondern gesunde, abgasfreie und wenig Platz erfordernde Mobilität zu fördern.

Und nicht zuletzt: das Angebot für alternative Mobilitätsformen wird immer attraktiver. Pedelecs, Liegeräder, Fahrräder mit Anhänger, spezielle Transporträder für Kinder- und Lastentransport sind für spezielle Anforderungen verfügbar. Leihsysteme für Fahrräder sind vielerorts ein erfolgreiches Modell. Es gibt ein großes Potential, Mobilität mit weniger Abgasen und Ressourcenverbrauch zu erreichen.

Die Illustrationen in den folgenden Kapiteln sollen nur schematisch die zu verbessernden Bereiche darstellen. Es sind selbstverständlich weder maßgenaue Planzeichnungen noch von Experten ausgearbeitete Vorschläge. Und noch etwas: dieses Maßnahmen-Paket erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Bei der Detail-Planung einzelner Punkte durch die Verwaltung sind Expert*innen und die Rad-AG vertieft einzubinden.

Inhalt

1.	Bereich Alte Landstraße / Lindenstraße	3
2.	Kreuzung Jersbeker Str. / Alte Landstr. / Bushaltestelle Kirche	5
3.	Bereich ostwärts des Bahnhofs	6
4.	Verbindung Am Markt – Stadtpark – Schulzentrum	7
5.	Bereich Lohe/ östlich Bahnlinie	10
6.	Bereich Alte Landstraße/ Lübecker Straße / Mühlenstraße	11
7.	Kreuzung Wurth / Alte Landstraße / Augusta-Stolberg Straße	12
8.	Wurth, gesamte Länge	13
9.	Kreuzung Utspann	14
10.	Bereich westlicher Bahnhof und Bahnhofsumfeld	15
11.	Bereich Fischteiche	16
12.	Bereich Westring	17
13.	Bereich Jersbeker Straße / Roßallee / An der Trabrennbahn	18
14.	Bereich Kreisel	19
15.	Anhang: Fotos einiger Problembereiche	21
16.	Anmerkung: Sichere, komfortable Fuß- und Radwege	23

1. Bereich Alte Landstraße / Lindenstraße

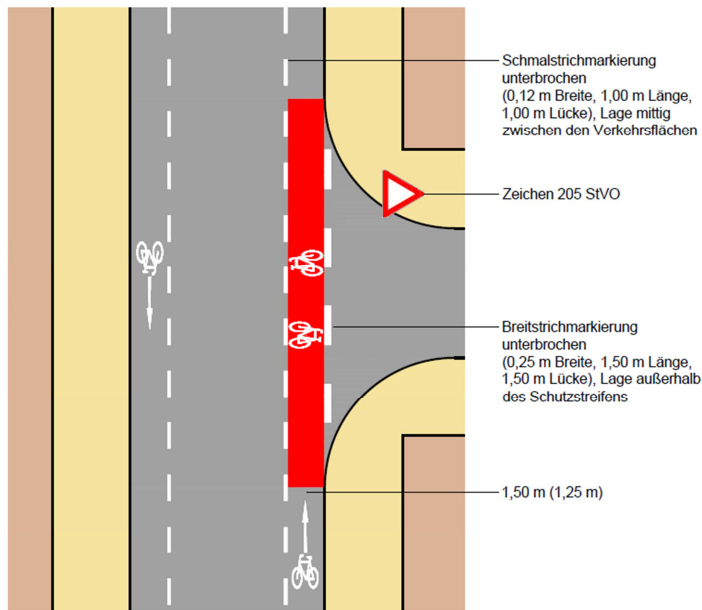
Probleme: Im Kreuzungsbereich Lindenstraße/ Alte Landstraße sind die Querungen für Fußgänger und Radfahrer schwierig und unübersichtlich. Gerade für Senioren und Schulkinder ist es eine gefährliche Kreuzung.

Ziele: Schulweg Richtung Innenstadt und zu den westlich gelegene Schulen, zum Sportzentrum und Freibad sicherer machen. Den Kreuzungsbereich fußgänger- und radfahrerfreundlicher gestalten.

Maßnahmen:

- Die gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung auf der Straße zügig umsetzen.
- Im Kreuzungsbereich Lindenstraße/ Alte Landstraße Bordsteinabsenkungen anpassen.
- Im Kreuzungsbereich ein lokales Tempolimit 30 prüfen

Nachfolgende Darstellung ist nur beispielhaft.



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2, VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II



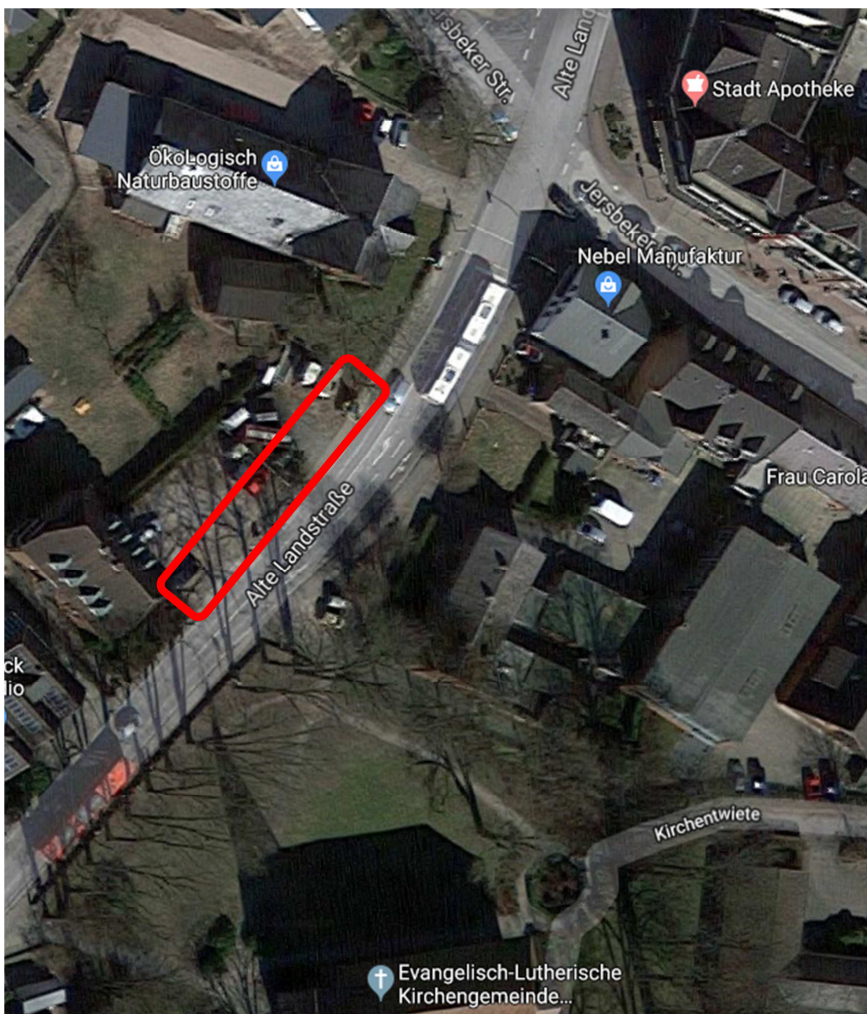
2. Kreuzung Jersbeker Str. / Alte Landstr. / Bushaltestelle Kirche

Probleme: Der Kreuzungsbereich ist durch die nicht fertige Neumarkierung unübersichtlich. Hält ein Bus, sind die Fahrspuren in beide Richtungen blockiert. Der Kraftfahrzeugverkehr muss auf den Schutzstreifen ausweichen.

Ziele: Sichere Querungen für Fußgänger- und Radverkehr herstellen, um Wohngebiete im westlichen Bargtheide besser und sicherer an die Innenstadt anzuschließen. Schulwege deutlich sicherer machen.

Maßnahmen:

- Kennzeichnung prüfen, gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung auf der Straße zügig umsetzen (vgl. Punkt 2).
- An der stadtauswärtigen Bushaltestelle „Kirche“ für die Busse eine Einbuchtung errichten, damit genügend Straßenbreite für den Begegnungsverkehr entsteht und Fahrradfahrer auf dem Schutzstreifen durch den Kraftfahrzeugverkehr nicht gefährdet werden. (Grundstück gehört bereits der Stadt.)



3. Bereich ostwärts des Bahnhofs

Probleme: Wegführung für Fußgänger- und Radverkehr auf der Ostseite sehr verwinkelt und wenig attraktiv. Wege sind stellenweise zu schmal.

Ziele: Vorhandene Wege verbreitern. Komfortable Geh- und Radwege¹ erstellen, damit die östlichen Stadtteile besser an die Bahnhofs- und Innenstadtbereiche angebunden werden.

Maßnahmen:

- Ostseitig zwei attraktive Achsen B5, B6 für den Fußgänger- und Radverkehr anlegen. Bei Neuplanung der Ostseite ausreichende Räume dafür vorsehen.
- Ostseitigen Vorplatzbereich B4 vor Unterführung ohne Vorrang für den KFZ-Verkehr anlegen. Als Wohn-/ Spielstraße anlegen und/ oder anderweitig den KFZ-Verkehr entschleunigen (Rollstuhl geeignete Pflasterung).

Zusätzliche Verbesserung (B2, B3, B7) siehe Punkte weiter unten.



¹ Anmerkung zu „sichere und komfortable Geh- und Radwege“ siehe Anhang letzte Seite

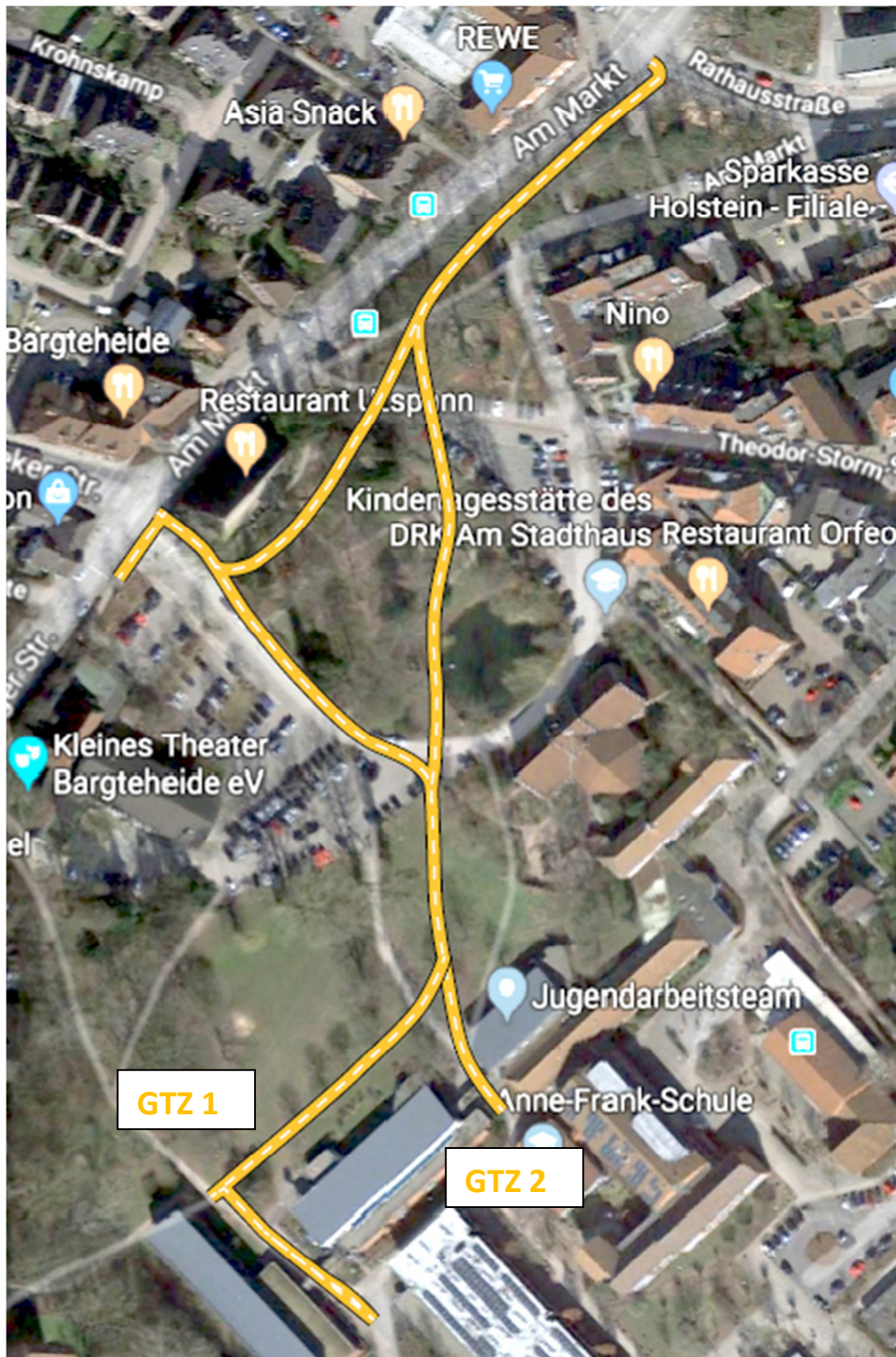
4. Verbindung Am Markt – Stadtpark – Schulzentrum

Problem: Die Radwegeverbindung von der Kreuzung Rathausstraße/Hamburger Straße ist faktisch nicht vorhanden. Es müssen winkelige Fußwege und Straßen mit Autoverkehr benutzt werden.

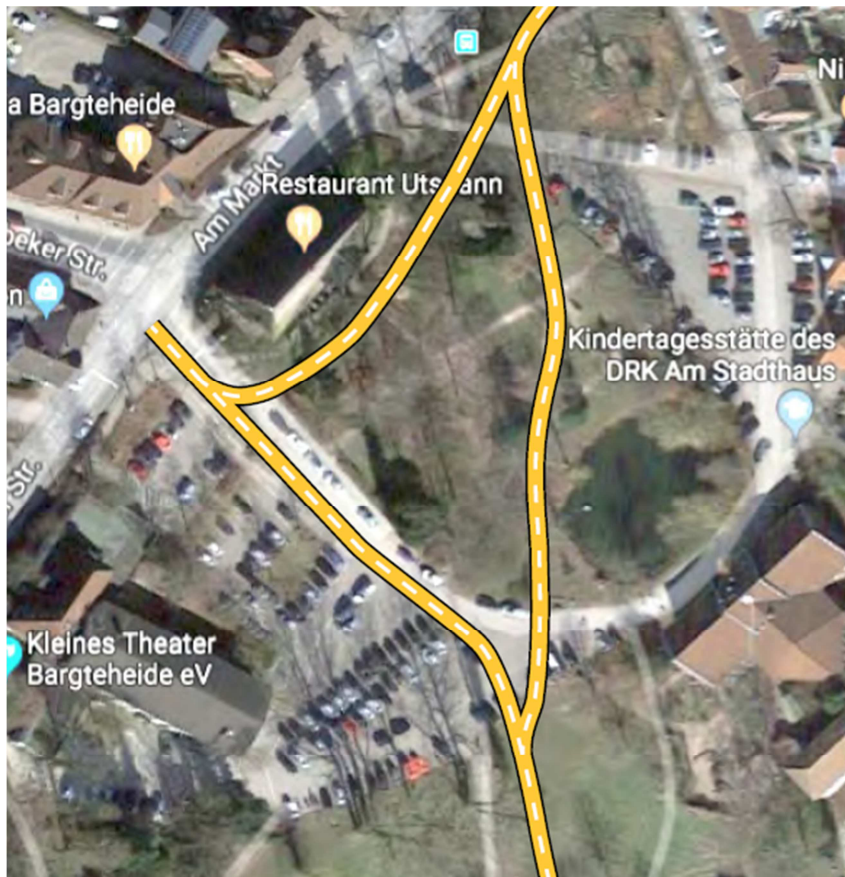
Ziele: Breite, direkte, sichere, legale und gut einsehbare Wege für Fußgänger- und Radverkehr zu und von den Schulen herstellen. Utspann-Parkplatz soll attraktiv für Fußgänger und Radfahrer gequert werden können. Es sollen komfortable Achsen vom und zum Stadtrand über das Zentrum entstehen.

Maßnahmen:

- Verbindung von der Rathausstraße zum Schulzentrum und den angrenzenden Außenbereichen (siehe nachfolgende zwei Alternativen) zügig neu planen, damit der Vorschlag schnell umgesetzt werden kann. Die Flächen gehören der Stadt. Eine Trasse mit 3,5 Metern Breite ergäbe für die Kinder endlich eine exklusive, sichere und schnelle Verbindung auf ihrem täglichen Schulweg.
- Im Bereich der Zufahrt zum Utspann-Parkplatz sind in Abstimmung mit Maßnahme 9 zwei Alternativen zu untersuchen (komfortabler Fuß- und Radweg nördlich oder südlich der Zufahrtstraße?).
- Am Ganztagszentrum soll der Fuß- und Radweg sowohl hinter dem Gebäude als auch vor dem Gebäude vorbei geführt werden (GTZ 1 +2).



Querung Stadtpark Alternative 1,
komfortabler Fuß- und Radweg entlang der nordostwärtige Straßenseite der Zufahrt zum Utspann-
Parkplatz



Querung Stadtpark Alternative 2,
komfortabler Fuß- und Radweg entlang südwestlichen Straßenseite der Zufahrt zum Utschmann-Parkplatz,
sonst wie Alternative 1

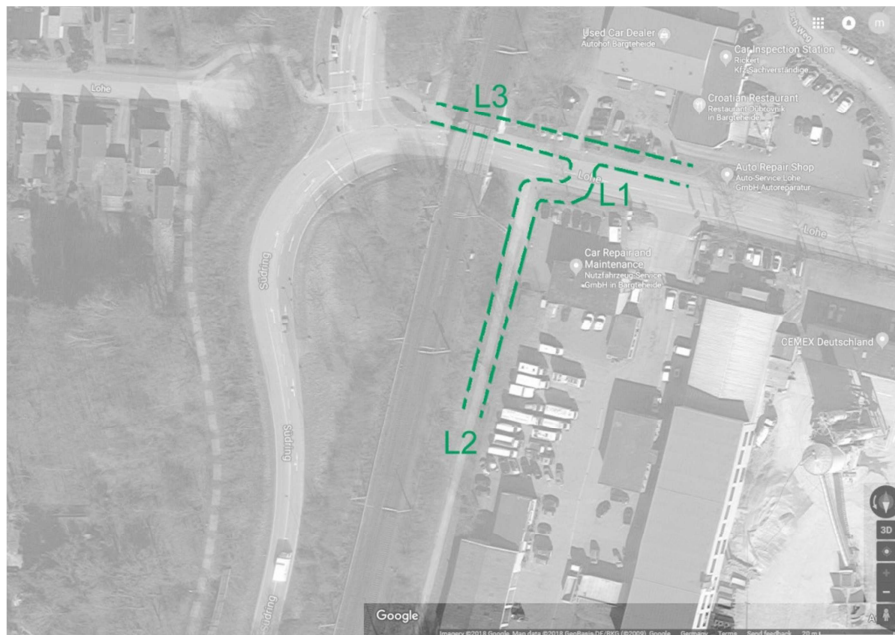
5. Bereich Lohe/ östlich Bahnlinie

Probleme: Auf der gesamten Länge Lohe, östlich der Bahnlinie, stadtauswärts fehlen sichere Möglichkeiten, die Straße zu queren.
Kein sicherer Zugang zum Wanderweg L2, der ostseitig der Bahnlinie Richtung Feldmark/ Delingsdorf führt. Überquerung der Lohe in diesem Bereich ist lebensgefährlich (Anhang Abb.1). Keine Möglichkeit für Radfahrer und Fußgänger, den gesamten Bereich Heinrich-Hertz-Str. sicher zu erreichen. In den Kreuzungsbereichen Lohe/ Johannes-Gutenberg-Str. und Lohe/ Am Redder ist Fußgängerverkehr anscheinend nicht vorgesehen.

Ziele: Im Zuge der Erneuerung der Bahnunterführung eine sichere Querung der Lohe schaffen (L1). Sichere Zugänge für Fußgänger und Radfahrer zum Gebiet Heinrich-Hertz-Str. und zum Weg Richtung Feldmark/ Delingsdorf. Bahnunterführung mit großzügiger Breite für Fußgänger-/ Radverkehr anlegen. Diese ist nur eine von drei vorhandenen Ost-West-Verbindungen innerhalb Bargtheides! Innerörtliche Mobilität ohne PKW und Erreichen der Erholungsgebiete attraktiver machen.

Maßnahmen:

- Zebrastreifen oder Fußgänger-/ Fahrradampel bei L1 einrichten.
- Sichere Querungen (Bordsteinabsenkungen, Ampelanlagen) für Fußgänger und Radfahrer in den Kreuzungsbereichen Lohe/ Johannes-Gutenberg-Str. und Lohe/ Am Redder schaffen.
- Bei Erneuerung der Bahnunterführung breiten, hellen, attraktiven und vom KFZ-Verkehr deutlich abgegrenzten Weg anlegen.



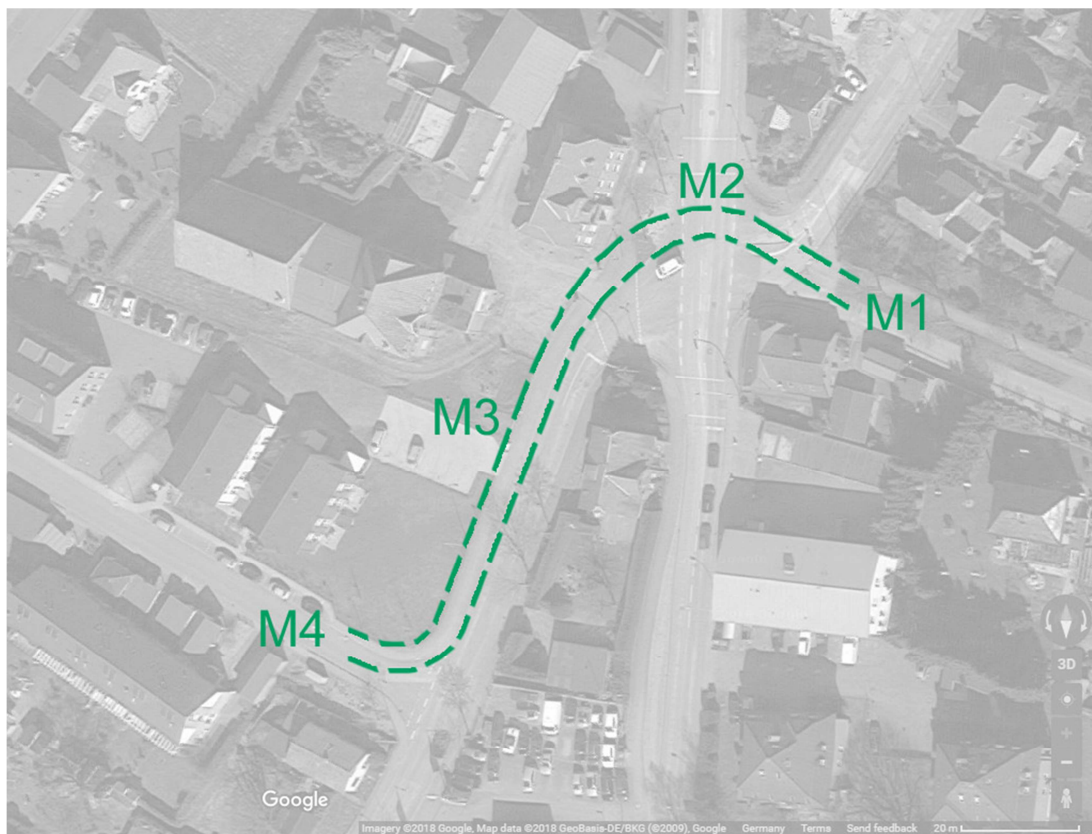
6. Bereich Alte Landstraße/ Lübecker Straße / Mühlenstraße

Probleme: Für Fußgänger und Radfahrer schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt aus Richtung Haferkamp (Bereich Kornmühle). Für Radfahrer sehr komplizierte Verkehrsführung im Kreuzungsbereich.

Ziele: Stadtteil Kornmühle für Fußgänger- und Radverkehr besser an die Innenstadt anbinden, um Mobilität ohne PKW attraktiver und den Schulweg Richtung Carl-Orff-Schule sicherer zu machen.

Maßnahmen:

- Vor dem Hintergrund der Fertigstellung des Weststrings (sollte zu einem Rückgang des Durchgangsverkehrs führen!) sollte der Kreuzungsbereich M2 so gestaltet werden, dass eine attraktive, sichere und auch für Radfahrer legale Verbindung zur Mühlenstraße M1 ohne Mehrfachwartezeiten an Ampeln erreicht wird.
- Der westseitige Gehweg M3 an der Alten Landstraße sollte verbreitert werden, damit er als komfortabler Fuß- und Radweg ausgewiesen werden kann und ein sicheres und legales Erreichen des Haferkamp bei M4 möglich wird.



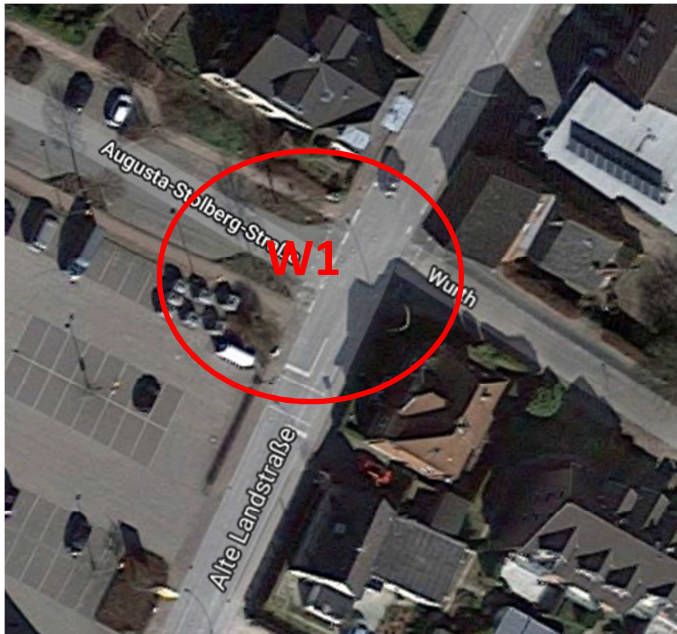
7. Kreuzung Wurth / Alte Landstraße / Augusta-Stolberg Straße

Probleme: Der Kreuzungsbereich ist unübersichtlich.

Ziele: Der Kreuzungsbereich soll neu überplant werden, damit ein gefahrloseres Abbiegen und Überqueren sowohl für den Kraftfahrzeug- als auch den Radverkehr und die Fußgänger möglich wird.

Maßnahmen:

- Bereich neu planen.
- B-Plan-Änderung einleiten.
- Zwischenlösung: Fußgängerampel dichter an die Einmündung legen. Ampelanlage für Fahrzeuge aus Richtung Norden vor die Einmündung verlegen oder mindestens ein Schild anbringen „Bei Rot hier halten“.



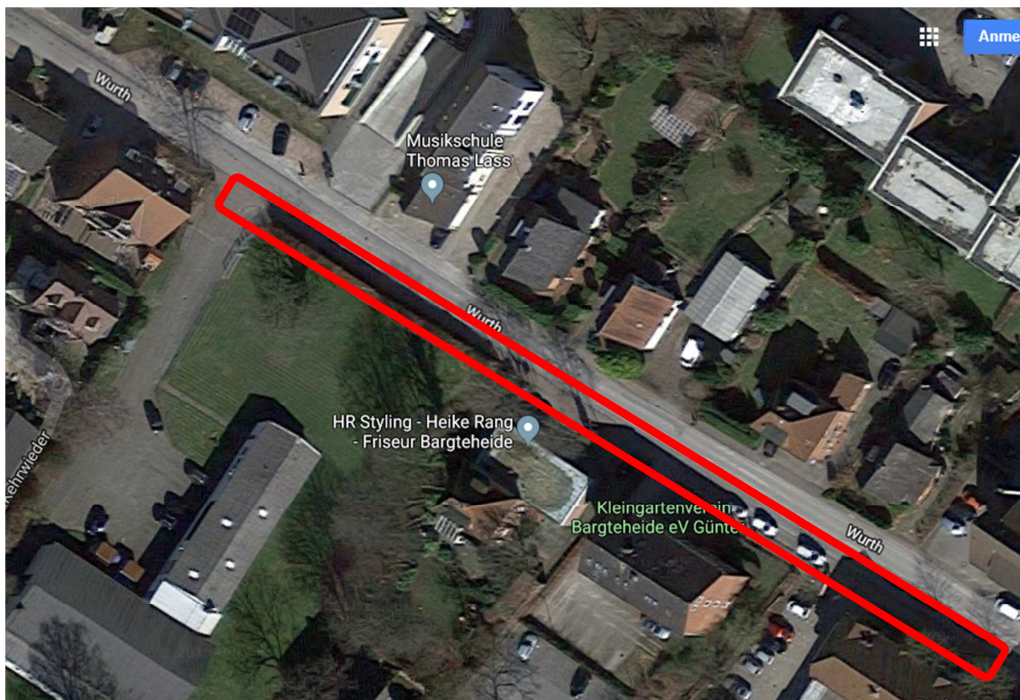
8. Wurth, gesamte Länge

Probleme: Die Wurth ist für einen komfortablen Fuß- und Radweg zu schmal.

Ziel: Die Wurth zumindest streckenweise mit komfortablem Fuß- und Radweg ausstatten, ungeachtet der Überlegungen für eine Einbahnstraße.

Maßnahmen:

- Die Länge der Wurth ist zu überplanen, damit zumindest streckenweise ein komfortabler Geh- und Radweg entstehen kann.



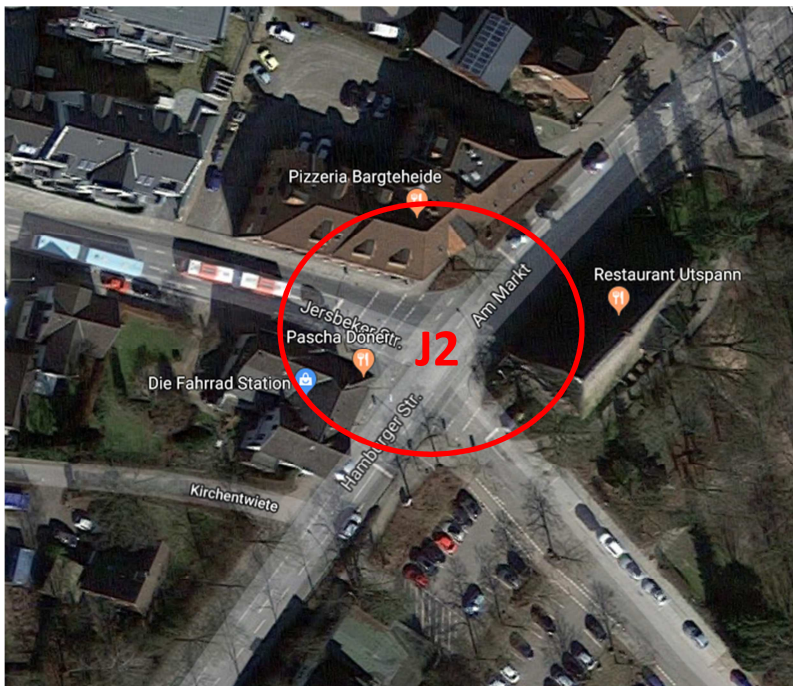
9. Kreuzung Utspann

Probleme: Der Kreuzungsbereich (J2) ist insbesondere bei Veranstaltungen in den umliegenden Örtlichkeiten stark belastet. Verkehr fließt schlecht ab.

Ziele: Verkehrsfluss verbessern. Querungen für Fußgänger- und Radverkehr sicherer machen, damit insbesondere die Schulwege sicherer werden.

Maßnahmen:

- Bereich neu überplanen. Klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr und Verkehr zu den Parkplätzen. (siehe dazu auch Maßnahme 4)
- Ampelschaltung so anpassen, dass bei Veranstaltungen kurzzeitig der Verkehr abfließen kann.
- Prüfen, ob die Absperrung am Stadthaus bei Veranstaltungen temporär entfernt werden kann, um den Verkehr zusätzlich nach Osten abfließen zu lassen.
- Extrem schmaler Gehweg vor Utspann an der Hamburger Straße sollte verbreitert werden. Breite Linksabbiegespur für PKW notfalls entfallen lassen.



10. Bereich westlicher Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Probleme: Wegführung für Fußgänger-und Radverkehr im Bahnhofsumfeld ist verwinkelt und wenig attraktiv. Überqueren des Bahnhofsvorplatzes ist für den Fußgänger-und Radverkehr umständlich und wenig attraktiv. Keine sichere Quermöglichkeit für den Fußgänger-und Radverkehr im Bereich Altes Stellwerk. Partielles Kopfsteinpflaster behindert Rollstuhlfahrer*innen.

Ziele: Sichere Überquerung der Bahnhofstraße. Direkte, sichere Erreichbarkeit der Fahrradstellplätze. Verkehrswege Richtung Innenstadt sollen für Rad- und Fußgängerverkehr sicherer werden. Erreichen und Passieren des Bahnhofsbereichs ohne PKW muss attraktiver werden. (Der östliche Bereich ist separat in Punkt 5 angesprochen und könnte schneller realisiert werden.)

Maßnahmen:

- Bei Planung des Bahnhofsvorplatzes zwei attraktive Achsen B2, B3 für den Fußgänger-und Radverkehr über den Platz anlegen und an Unterführung B7 anschließen.
- Im Bereich Altes Stellwerk lokales Tempolimit 30.
- Sichere Querung (Fußgängerüberweg oder Ampel) anlegen.



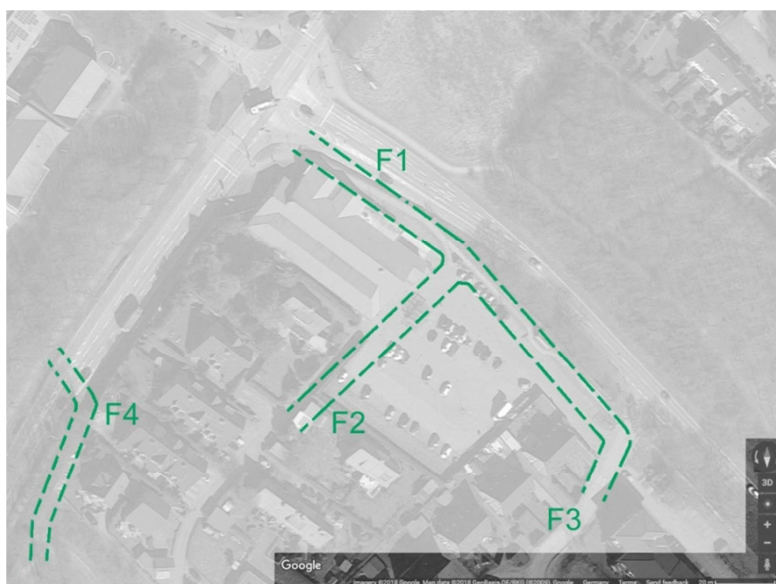
11. Bereich Fischteiche

Probleme: Die Verbindung F1 zwischen Kreuzung Hamburger Straße und dem Gebiet Fischteiche ist wenig attraktiv und bietet keine legale Wegführung für den Radverkehr. Um das Wohngebiet Fischteiche oder die westlichen Grünanlagen (Park an den Fischteichen) über F2 zu erreichen, muss eine teilweise viel befahrene Parkplatzfläche (Lidl) überquert werden. Das ist weder sehr sicher noch besonders attraktiv. Auch der Weg bei F3 in das Wohngebiet Fischteiche oder die folgenden Grünanlagen ist in der Verkehrsführung aufgrund der Einmündungssituation unübersichtlich und für Ortsfremde teilweise unklar.

Ziele: Für Fußgänger- und Radverkehr bessere Wegführung vom Gebiet Fischteiche an die Kreuzung zur Hamburger Straße und damit zu den Innenstadtzielen. Bessere Anbindung des Gebiets Fischteiche an die Innenstadt, um Mobilität ohne PKW attraktiver zu machen. Attraktive und sichere Querung des Parkplatzbereichs vor Lidl. Eindeutige, sichere und legale Verkehrsführung / Querung für Fußgänger- und Radverkehr über die Hamburger Straße Richtung Freibad, Sportstätten und Schulgelände. Für Wanderer/ Ausflügler und Radtouristen bessere Erreichbarkeit der Grünanlagen und des Bornbergs mit vorhandenem Weg Richtung Delingsdorf.

Maßnahmen:

- Bei F1 breite und legale Zuwegung für Fußgänger- und Radverkehr anlegen. Eindeutige Anlage eines Querungswegs für Fußgänger- und Radverkehr im Parkplatzbereich. Klare und eindeutige Verkehrsführung bei F3.
- Vor dem Hintergrund der Fertigstellung der Westumgehung untersuchen, wie bei geringerem Verkehrsaufkommen in der Hamburger Straße eine Querungshilfe bei F4 angelegt werden kann, um einen direkten Zugang auf den alten Wanderpfad am Ostufer der Teiche wiederherzustellen.



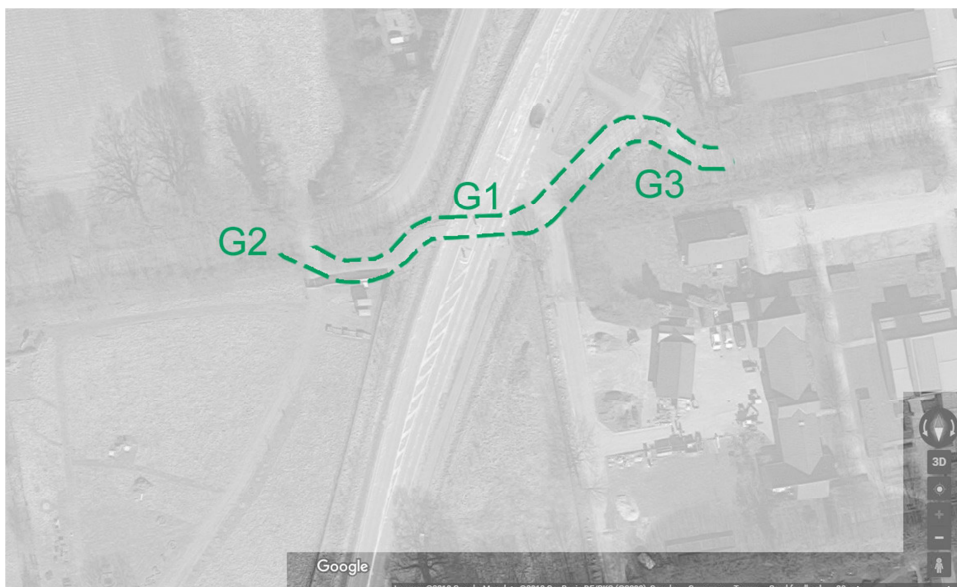
12. Bereich Westring

Probleme: Flächenmäßig völlig unzureichende Mittelinsel (Anhang Abb.3) am Glindfelder Weg/ Westring. Hohe Geschwindigkeit des Autoverkehrs auf dem Westring macht oftmals Zwischenstopp beim Queren notwendig. Die Mittelinsel inmitten einer riesigen Fläche für den KFZ-Verkehr bietet nicht genug Platz für Fahrräder mit Kinderanhängern und Familien mit radfahrenden Kindern. Die Gefahrensituation wird sich bei Fertigstellung des Westrings und dann gesteigertem PKW-Verkehr nochmals verschärfen. Wegführung in den Glindfelder Weg stadtauswärts eng und unübersichtlich.

Ziele: Verhindern, dass durch den fertiggestellten Westring der Zugang zur Feldmark und die Wege nach Jersbek, Klein-Hansdorf und Elmenhorst für Fußgänger- und Radverkehr verschlechtert werden. Sichere Querungen müssen mit eingeplant werden. Auch beim Erreichen stadtnaher Erholungsgebiete: Mobilität ohne PKW muss attraktiver werden.

Maßnahmen:

- Im Übergangsbereich Glindfelder Weg WR4 Mittelinsel G1 sicherer anlegen, deutlich vergrößern. Die sehr großzügigen Abbiegespuren für PKW können verkleinert werden. In Anschlussbereichen G2 und G3 direkte und klar erkennliche Wegführung anlegen.
- Im Kreisels Jersbeker Straße WR3 müssen sichere Querungen mit eindeutiger Wegführung Richtung Jersbek angelegt werden. Mit Fertigstellung des Westrings ist mit deutlich stärkerem KFZ-Verkehr zu rechnen. Entschleunigungsmaßnahmen (Schwellen vor Einmündung in Kreiselsbereich) könnten die Sicherheit erhöhen.
- Der zukünftige Westring muss eine sichere Querung der Kruthorst bei WR2 Richtung Feldmark WR8 aufweisen. Hier wäre auch eine Wanderweg-Verbindung Richtung Jersbeker Wald/ Oberteicher Weg wünschenswert.
- Am Nordende des Westring bei WR1 muss eine sichere Querung Richtung Innenstadt WR7 erreicht werden. Im Bereich der Ampelkreuzungen WR6, WR5 (ev. WR1?) muss geprüft werden, ob Querung in einem Zuge und ohne lange Wartezeiten realisiert werden kann.





13. Bereich Jersbeker Straße / Roßallee / An der Trabrennbahn

Probleme: Die vorhandene Quermöglichkeit (T1) befindet sich an einer ungünstigen Stelle, die aufgrund erforderlicher Umwege von vielen Fußgängern/ Radfahrern nicht genutzt wird (Anhang Abb.2). Stattdessen wird trotz aufgestelltem Schutzgeländer bei T2 dort die Straße gequert. Gerade für kleinere Schulkinder, die zu Fuß, mit Kickboard oder Fahrrad unterwegs sind, entsteht eine sehr gefährliche Situation. Für Radfahrer ist der Übergang zu abrupt, der Übergang ist lediglich durch eine kleine Fahrbahnmarkierung dargestellt.

zu TOP 7

Ziele: Das Gebiet Trabrennbahn für Fußgänger- und Radverkehr besser an die Innenstadt anbinden, um Mobilität ohne PKW attraktiver zu machen. Die Querung Jersbeker Straße mit Anschluss zur Neuen Straße sicherer machen.

Maßnahmen:

- Sichere Querungsmöglichkeit für Rad-/ Fußgängerverkehr dort anordnen, wo die Zuwegung (T2) aus dem Gebiet Trabrennbahn ist. In diesem Bereich breite, attraktive und legale Weganlage auf der Nordseite der Jersbeker Straße herstellen (komfortablen Fuß- und Radweg herstellen).
- Auf der Südseite der Jersbeker Straße sichere und legale Verbindungsmöglichkeit (T3) neben der Fahrbahn bis in die Neue Straße (T4) anlegen. Für Radfahrer sichere und flüssige Fahrweise erlaubenden Übergang zum Fahren auf der Straße anlegen.



14. Bereich Kreisel

Der Bereich Kreisel ist hier nur als Diskussionspunkt aufgeführt.

Probleme: Umrundung des Kreisels für Fußgänger- und Radverkehr sehr unattraktiv, da Querung Voßkuhlenweg (Anhang Abb.4) sehr zurückgesetzt angeordnet. Unklare Wegführung für Radfahrer im gesamten Kreisel-Bereich. Unklares Ende des „nicht-benutzungspflichtigen“

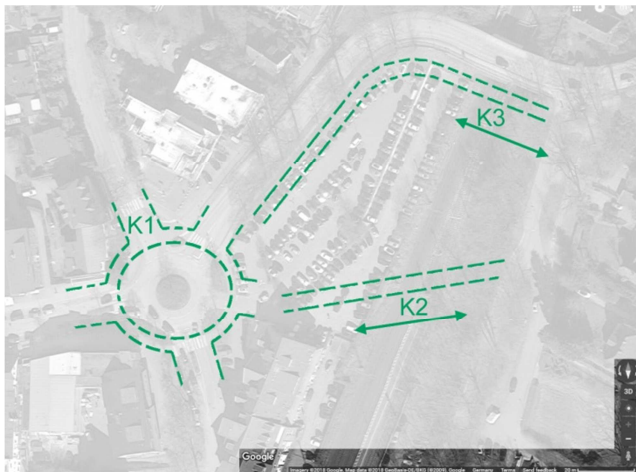
zu TOP 7

Radwegs“. Die Bahnbrücke Tremsbüttler Weg ist sehr schmal und unattraktiv für Fußgänger. Radfahrer müssen in diesem engen und unübersichtlichen Bereich auf der Fahrbahn fahren.

Ziele: Im Kreiselbereich eindeutige, legale Verkehrssituation für Fußgänger- und Radverkehr ohne Grauzonen schaffen. Sicherer, attraktiver Fußgänger- und Radverkehr im Kreiselbereich, um Mobilität ohne PKW attraktiver zu machen. Bereiche östlich der Bahnlinie für Fußgänger- und Radverkehr Richtung Innenstadt besser und attraktiver anbinden. Kreiselbereich städtebaulich attraktiv als Kernzone der Innenstadt entwickeln.

Maßnahmen:

- Querung Voßkuhlenweg K1 unmittelbar an den Kreisel legen. Zufahrt Raiffeisenstr. Als Wohn-/ Spielstrasse an den Kreisel führen.
- Nicht-benutzungspflichtiger Radweg rund um den Kreisel in eindeutig markierter Form anlegen. Sichere Übergangsbereiche zum Fahren auf der Fahrbahn Voßkuhlenweg, Tremsbütteler Weg, Bahnhofstraße schaffen.
- Zusätzliche Querung für Fußgänger- und Radverkehr parallel zur Bahnbrücke bei K3 errichten.
- Alternativ könnte bei Neuplanung des Kreiselparkplatzes eine Bahnbrücke mit direktem Zugang K2 (hier nur schematisch dargestellt) zum Kreiselbereich angedacht werden.
- Bei Neuplanung des Kreiselparkplatzes muss der Zufahrtverkehr zum Parkplatz unter Beachtung des Fußgänger- und Radverkehrs im Kreiselbereich geplant werden. Alternative Zufahrten (Rampe Tremsbütteler Weg) sollten untersucht werden.



15. Anhang: Fotos einiger Problembereiche



Abb.1/

Nur unter Lebensgefahr erreichbar: der Wanderweg an der Bahntrasse nach Delingsdorf



Abb.2/ Isolierter Stadtteil Trabrennbahn: gefährlicher Schulweg am Absperrgitter vorbei.



Abb.3/ PKW-Eldorado Westring: eine minimalistische Verkehrsinsel als Querungshilfe am Glindf. Weg



Abb.4/ Kreisel Rathausstraße: Radfahrer und Fußgänger müssen sich durchkämpfen

16. Anmerkung: Sichere, komfortable Fuß- und Radwege

Unter „Fuß- und Radwegen“ sind hier nicht nur ein benutzungspflichtiger (StVO-Zeichen 240, 241) gemeinsamer Weg, sondern alle bekannten, legalen Formen von Wegen gemeint. Dazu gehören z.B. Schutzstreifen, Benutzungs- und nicht benutzungspflichtige Radwege, sonstige Wege, Fahrradstraßen, Spielstraßen und Shared-Space-Zonen. Alle geeigneten Maßnahmen, die zu einer Verbesserung führen, sollen in Betracht gezogen werden.

Unter „sicher“ verstehen wir Wege mit übersichtlicher Anlage, ausreichender Breite und eindeutig angelegten Anfangs-, End-, Übergangs- und Kreuzungsbereichen.

„Komfortabel“ sind Wege ohne große Umwege, mit planen Oberflächen und möglichst schwellenlosen und ohne Wartezeit passierbaren Übergängen.

In Anlehnung an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind nachfolgende Punkte zu beachten:

- a) mindestens 2,5 Meter breite Wege mit dem Zeichen 239 (Fußweg) sowie den Zusatzzeichen 1022.10 (Radfahrer frei),
mindestens 3,5 Meter breite Wege bei Benutzung in beide Richtungen und Zusatzzeichen 1000-31 StVO, (beide Richtungen)
- b) geschützte Wege, d.h. abgesetzt vom Autoverkehr durch Bordstein, Grünstreifen, Pollerreihe, etc. Auf- und Abfahrten sind ebenfalls geschützt gegen Autoverkehr, genügend abgesenkte Bordsteine an den Auffahrten.
- c) Wege mit glatter, rutschfester Oberfläche, wo eine Pflasterung unvermeidbar ist, werden großflächige Steine ohne Fase verwendet.
- d) geschlossenes Netzwerk, d.h. durchgehend benutzbar, ohne auf Zwischenstücken die Straße benutzen zu müssen.
- e) sichere und eindeutige Führung an Knotenpunkten (Kreuzungen),
an Einmündungen und Kreuzungen ausreichend lange Sichtdreiecke ohne Parkplätze